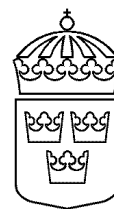


Riksdagens protokoll

2003/04:106

Fredagen den 30 april



Protokoll
2003/04:106

Kl. 09.00 – 12.03

1 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs
Proposition
2003/04:145 Trängselskatt

Remissdebatt

Remissdebatt

Anf. 1 ARNE KJÖRNSBERG (s):

Herr talman! Först ett påstående som jag hoppas att vi skulle kunna bli överens om: Köer och trafikproblem är inte gratis. Tidsförluster och miljöproblem kostar samhället och samhällets medborgare stora pengar. Det kan synas självklart, men när man lyssnar till debatten om trängselskatt eller trängselavgifter verkar det som om i varje fall inte alla delar den insikten eller också måhända bortser från den. Jag hoppas att vi ska kunna ha en nyanserad diskussion om det här. Jag tror inte att allt är svart eller vitt, inte ens i denna fråga.

Beräkningar visar att förseningar som orsakas av bilköer i Stockholmsregionen kostar samhället mellan 3 och 8 miljarder. Hur man räknar ut det vet jag faktiskt inte, men det överlåter jag till dem som är experter. Därav dessa vida ramar mellan 3 och 8 miljarder. Bara miljöstörningar i Stockholms stad bedömer sådana som är experter på det kostar samhället 3 miljarder kronor per år, och det är ju faktiskt väldigt mycket pengar. Det här är ohållbart på längre sikt, och det ger från många utgångspunkter väldigt svaga förutsättningar för en dynamisk utveckling i hela den här regionen.

Stockholm växer, och vi är många i och utanför Sveriges riksdag som vill att vår huvudstad ska fortsätta att växa, inte minst ekonomiskt. Stockholm konkurrerar inte med Kalmar eller Luleå, inte ens med Borås, även om nu Stockholm har ”snott” designmässan från Borås. Det är vi där lite besvikna över. Jag delar den besvikelsen med ordföranden för kommunstyrelsen i Borås, Björn Bergqvist, som är moderat. Men det är kanske bra för Stockholm. Till och med för oss i Borås är det bra om Stockholm växer. Men det är ju så att Stockholm i huvudsak inte konkurrerar med Borås, utan Stockholm konkurrerar med Köpenhamn, Helsingfors, Oslo, Berlin och andra europeiska huvudstäder.

Att Stockholm växer är alltså viktigt för hela Sverige, men det får inte ske till priset av en sämre miljö eller stora trafikproblem. Det är inte

långsiktigt en hållbar tillväxtpolitik. Ska Stockholm kunna växa och utvecklas till en modernare och renare storstad kan vi inte acceptera en trafiksituation som minskar effektiviteten och hämmar näringslivet. Som en del i en trovärdig tillväxtpolitik krävs därför en långsiktig, prövande och prestigelös hållning i trafik- och miljöfrågor. Det förutsätter att vi samarbetar mellan Stockholms stad, regionen och staten.

Frågan om trafiksituationen här i huvudstadsregionen är därför inte bara en lokal eller ens regional angelägenhet. Stockholm är ett nav i hela landets ekonomi. Även om draget i ekonomin just för närvarande är bättre i Västsverige är och bör Stockholm vara det här navet. När trafiken här i Stockholm proppar igen får det faktiskt konsekvenser, i huvudsak på lång sikt och även för resten av landet. Som riksdagsledamöter har vi ett ansvar för att medverka till att Stockholm liksom andra delar av Sverige ges bästa möjliga förutsättningar att förbättra sina och därmed Sveriges utsikter till en hållbar utveckling. Det är det som vi socialdemokrater brukar kalla det hållbara Sverige.

De allra flesta som är engagerade i att skapa en långsiktig och hållbar trafik- och miljöutveckling är överens om att man inte löser detta med bara en åtgärd. Det behövs ett batteri av åtgärder för att hantera de utmaningar som vi har i dag och de utmaningar som vi kan se för framtiden. Det handlar inte om ett val mellan vägar och kollektivtrafik eller mellan kringfartsleder och avgifter. Det handlar om både-och. Det handlar om ett, två, tre, fyra och kanske mera.

En rapport från Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, visar att även om vi lägger alla statliga väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige under de närmaste tio åren i Stockholm, skulle trängselproblem ändå uppstå här. Det finns risk för att de blir konstanta, för om vi förutsätter att Sverige växer kommer trafikökningen i någon mening att äta upp de förbättringar som vi skulle göra om alla investeringar lades här i Stockholm.

Jag är säker på att ni håller med om att vi av naturliga skäl inte kan göra detta. Vi måste därför ha en sammanhållen och ansvarsfull politik där vi vågar satsa över hela linjen, från investeringar i en väl utbyggd vägtrafik till modern och konkurrenskraftig kollektivtrafik och betalningssystem som styr trafiken, för att det ska bli lättare att komma fram och bli mindre påverkan på miljön.

Staten och därmed Sveriges riksdag har ett ansvar för att medverka till bästa möjliga förutsättningar för huvudstadsregionen för att den ska kunna utvecklas. Det är bakgrunden till att vi socialdemokrater i riksdagen stått bakom beslut om den största infrastruktursatsningen i modern tid. Den innebär bland annat att den viktiga Mälartunneln nu kan påbörjas, och den möjliggör många andra angelägna infrastrukturprojekt i Stockholm och i andra delar av landet.

Samma skäl, att vi tar ansvar för att ge Stockholm bästa möjliga förutsättningar, ligger bakom att vi är beredda att stödja en lag som möjliggör ett tidsbegränsat försök med ett miljö- och framkomlighetsfrämjande betalsystem här i Stockholm, och det är det lagförslaget som vi nu ska skicka ut på remiss. Det kommer enligt riksdagens ordning att gå till skatteutskottet, och vi kommer att se till att trafikutskottet får mesta möjliga tid för att yttra sig till skatteutskottet i frågan. Att denna kommer till skatteutskottet kan av en del tyckas vara konstigt, men det beror på att

det är en lag om en skatt som vi så småningom ska fatta beslut om, och sådana lagar ska skatteutskottet bereda.

Vi socialdemokrater har en mycket pragmatisk och prestigelös inställning till det här försöket. Flera andra storstäder har med framgång prövat olika former av avgiftssystem, senast London. Det har sagts mig av mig närstående personer som har åkt bil i London att det system som man där har infört faktiskt är ganska lyckat.

Om det nu är så att försöket blir lyckat, om systemet bidrar till att det blir lättare att komma fram, att det blir bättre kollektivtrafik och minskad miljöpåverkan, är det väl bra. Men om det inte lyckas – jag sade alldeles nyss att vi här är prestigelösa – ska vi inte driva det här försöket vidare. Det är dock inte en sak som i första hand vi politiker i Sveriges riksdag avgör, utan väljarna i Stockholms kommun ska avgöra det i en folkomröstning i samband med valet 2006. Fram till dess är vi socialdemokrater beredda och fast beslutna att fortsätta att göra vad vi kan för att det här försöket ska bli lyckat.

Vi är prestigelösa, men vi tror på det, och vi tycker att man ska satsa på det. Vi vill att stockholmarna när de går till folkomröstningen ska ha bästa möjliga beslutsunderlag. Vi vill ge Sveriges huvudstad en historisk möjlighet att bidra till att lösa de miljö- och trafikproblem som finns i Sveriges huvudstad Stockholm.

Anf. 2 MIKAEL ODENBERG (m):

Godmorgon, herr talman! När vi nu har begärt den här remissdebatten vill jag påminna om att riksdagen på talmannens förslag och enligt bestämmelserna i 3 kap. 3 § riksdagsordningen beslutade att den 17 mars var den sista dag vid vilken propositioner som ska avgöras under våren skulle avges till riksdagen. Det har gått fem veckor till. Det finns en möjlighet enligt 3 kap. 4 § samma riksdagsordning att, om regeringen har synnerliga skäl för det, snabbbehandla en proposition. Jag vill dock peka på att de lagförslag som läggs fram i den här propositionen är avsedda att träda i kraft den 1 januari nästa år och att regeringen i propositionen inte har åberopat några synnerliga skäl.

Jag vill därför deklarera, herr talman, att Moderata samlingspartiet kommer att motsätta sig att skatteutskottets ordförande Arne Kjörnsberg forcerar och tvingar igenom den här propositionen under våren i strid med bestämmelserna i 3 kap. 3 § riksdagsordningen. Vi anser att den här propositionen innehåller så avgörande principiellt viktiga förslag att behandlingen av den i riksdagen måste få ta den tid som behövs och att de myndigheter, intressenter och andra som vill komma till tals under beredningen ska få göra det. Det är inte möjligt om ärendet forceras igenom under våren.

Låt mig få fortsätta lite på det demokratiska temat. Hanteringen av det här ärendet uppvisar inte en idealbild av demokratin. Socialdemokraterna i Stockholms stad under ledning av arbetarekommunens ordförande Bosse Ringholm och under ledning av gruppledaren i Stockholms stads-
hus, nuvarande finansborgarrådet Annika Billström, gick till val på att det inte skulle införas några bilavgifter, några bilskatter, i Stockholm. Man gav det uttryckliga löftet att inte införa biltullar i Stockholm.

Vi är vana vid svikna vallöften: 4 % öppen arbetslöshet, 80 % sysselsättning, halverat socialbidragsberoende, halverad ungdomsarbetslöshet.

Men det här tar nog priset. Annika Billström upprepade flera gånger, och Socialdemokraterna upprepade flera gånger: Nej, Socialdemokraterna vill inte ha några biltullar i Stockholm. Nej, vi kommer inte att införa några biltullar om vi får makten i Stockholm.

Sedan förhandlar Göran Persson med Peter Eriksson, drar i snöret, och marionetter rycker till i andra ändan. Det blir en helomvändning. Biltullar ska införas. Jag tycker att det är en beklämmande uppvisning. Jag vill också gärna säga till Arne Kjörsberg, eftersom jag är lika prestigelös som han, att jag inte bara är indignerad som politisk motståndare, som företrädare för ett parti som sannolikt berövades makten i Stadshuset på grund av det förmodligen omedvetna men ändå svek- och löftesbrottet. Jag är också indignerad som politiker.

Den typ av uppvisning som vi har haft, med förhandlingar inför öppen ridå de senaste veckorna i Stadshuset, slår ju tillbaka på alla politiker, inte bara på Socialdemokraterna. Väljarna utanför det här huset säger: Vad sysslar de med? De säger vad som helst när det drar ihop sig till val. Sedan gör de som de vill efteråt. Jag och alla andra politiker har anledning att vara indignerade.

Socialdemokraternas ursäkt är att det bara är en försöksverksamhet. Det är en prestigelös försöksverksamhet. Vi ska utvärdera i lugn och ro. Sedan ska vi ha en ordentlig folkomröstning efteråt, så får vi se hur det blir.

Det där stämmer ju inte riktigt. Den demokratiska övertygelsen når inte riktigt ända fram. Direkt efter valet 2002, när förhandlingarna hade slutförts, när man hade gjort piruetterna och helt om och var beredd att göra tvärtemot vad man hade sagt till väljarna i valrörelsen, skrev regeringen i budgetpropositionen att efter beslut av en *betydande* majoritet att införa biltullar, bilavgifter, trängselavgifter, ska regeringen bereda frågan.

Snart stod det väldigt klart att det inte fanns någon betydande majoritet i Stockholm. Nej då, 60 % av invånarna i Stockholms stad meddelade i opinionsundersökning att de inte ville ha några biltullar. Näringslivet var kompakt emot. I kranskommuner var motståndet ännu större mot biltullar.

När begäran så småningom kom efter ett beslut i Stockholms stadshus fattades det beslutet med röstsiffrorna 51–49, herr talman. Det fanns ingen bred majoritet. Vad gör man då? Då låter man trafikutskottet i mars 2003 skriva ett betänkande där man med ett penndrag raderar ut ordet betydande. Det behövs ingen betydande majoritet längre. Nu räcker det med en majoritet, till och med en liten sådan.

Däremot nonchalerar man fullt ut de folkomröstningar som faktiskt har hållits. Det är ett antal kommuner i Stockholms län som i samband med eurofolkomröstningen hade lokala folkomröstningar om införande av biltullar. Det var ett högt valdeltagande i de kommuner som arrangerade folkomröstningarna. Mer än 80 % av invånarna sade nej. Vad händer då? Då går Annika Billström ut och säger: Vi kanske ska ha en folkomröstning med tre alternativ: ja till socialdemokratiska biltullar, ja till miljöpartistiska och vänsterpartistiska biltullar och nej till biltullar.

Det har redan dömts ut av ledande statsvetare. Det kan man läsa i tidningen i dag. Men man anar ett försök att bredda vägen för en upprepning av falskheten, som det faktiskt var, vid 1980 års folkomröstning om

kärnkraft, där man riggade tre alternativ varav två var väldigt snarlika varandra, för att den vägen få det önskade utfallet.

Det är inte bara ur demokratisk synpunkt man kan ha stora invändningar mot det ärende som aktualiseras i den här propositionen. Biltullarna är tänkta att ge 900 miljoner kronor i intäkt under ett år. Samtidigt kommer försöket att kosta närmare 2 miljarder. Det kommer att kosta 1 ½ miljard bara att bygga och driva systemet, herr talman. Sedan kommer det att kosta ytterligare ½ miljard i statlig administration. Mängder av byråkrater ska anställas på Skatteverket och andra statliga myndigheter. Då har jag i de 2 miljarderna ändå inte räknat in kostnader för att iordningställa infartsparkeringar, för att skaffa ytterligare bussar och så vidare.

2 miljarder kronor är ganska mycket pengar. Det är 1 300 platser i psykvården under ett år, Arne Kjörnsberg, eller 2 800 poliser. En av de saker som har kritiserats av Lagrådet och av andra är det något vimsiga syftet med att införa trängselskatt. Det har varit olika bud. Är det trängseln, framkomligheten eller miljön som man ska åtgärda? I propositionen sätter regeringen ned foten och säger att ett syfte är att öka framkomligheten, ett annat att minska miljöpåverkan.

Arne Kjörnsberg var i sin inledning jättebekymrad över den dåliga framkomligheten i Stockholm. Det är jag också. Men jag vill understryka att det inte är bristen på trängselavgifter som gör att vi har framkomlighetsproblem i Stockholm. Det är den omständigheten att vi under ett par decennier har eftersatt investeringarna i vägar och annan infrastruktur i Stockholms län. Det fanns ett förslag framme, den så kallade Dennisö-verenskommelsen. Den spräckte Göran Persson vid en tidpunkt när det var viktigare för honom att hålla sig vän med Olof Johansson. Därför står vi kvar och stampar på samma fläck. Därför aktualiserar ni nu trängselavgifter för att komma till rätta med era egna tillkortakommanden när det gäller att investera i länets infrastruktur.

Det finns en massa egendomligheter. Jag ska inte gå in på det nu. Det får vi väl ta när ärendet så småningom kommer till kammaren. Men det finns en massa konstigheter i detta, som att trängseln kommer att öka på Essingeleden, den stora statliga genomfartsled vi har, att motorcyklar undantas fast de bidrar till trängseln – det beror tydligen på att de inte har en registreringsskylt fram. Taxibilar bidrar till trängseln men ska vara undantagna. Miljöbilar ska däremot inte vara undantagna. När det gäller bussar kan man inte skilja på dem som går i linjetrafik och vanliga kommersiella turistbussar, så man måste undanta alla bussar. Innerstadsbor behöver inte betala, och så vidare. Det finns en mängd sådana här konstigheter som väl får klaras ut under skatteutskottets och trafikutskottets fortsatta behandling av ärendet.

Herr talman! Låt mig till sist peka på den nästan ideologiska omsvängning som ändå ligger bakom denna proposition. Det fanns en tid, som Arne Kjörnsberg minns, när Socialdemokraterna såg bilen som en frihetssymbol och en välfärdssymbol. Man var stolt över att vanliga familjer nu fick möjlighet att stoppa in familjen och picknickkorgen i bilen och åka ut på landet när det var helg. Vanligt folk fick den möjligheten.

Nu blir det på något sätt tvärtom. Vad man gör här är att man straffar ut människor som inte har så gott om pengar från att använda bilen. För en vanlig familj kan biltullarna komma att innebära 10 000 kr om året.

En tredjedel av dem som köar i Stockholm i dag har en månadsinkomst under 18 000 kr. Jag kommer att kunna köra obehindrat i innerstan. Jag bor i innerstan 20 minuter från detta hus. Jag kommer att kunna köra fram och tillbaka. Jag kommer inte att behöva betala några avgifter.

Tror Arne Kjörnsberg att de som sitter i leasingbilarna och firmabilarna på väg in till Stockholm kommer att ha några problem att betala? Nej, men låginkomsttagare kommer att ha problem. Det är barnfamiljerna som behöver en bil för att köra hem Pamperspaketerna från stormarknaden, få ungarna till basketträningen och kunna ta sig till jobbet och få tillvaron att gå ihop. Det är de som kommer att drabbas. Det är i sanning en märklig politik.
(Applåder)

Anf. 3 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Jag har självklart mycket stor respekt för moderata riksdagsgruppens gruppleddare. Men jag tror ändå att det är bättre att vi överlåter till talmannen och hans medarbetare att bedöma och fatta beslut om hur propositioner får läggas fram och om tidpunkter. Jag tycker att det är bra om man följer talmannens förslag till hur man ska remittera och till vem man ska remittera.

Herr talman! Ett tag under Mikael Odenbergs anförande funderade jag: Är jag i Stockholms stadshus? Men sedan kom jag på: Jag är inte ledamot av kommunfullmäktige i Stockholm, så det kan jag inte vara. Jag måste faktiskt fortfarande vara i Sveriges riksdag. Mycket av debatten som Mikael Odenberg förde bör nog föras någon annanstans.

Det vore förmätet om jag tar en debatt med Mikael Odenberg om vad statsministern har sagt och vad finansborgarrådet i Stockholm har sagt. Mikael Odenberg har i varje fall möjligheten att offentligt föra debatten med statsministern här i kammaren.

För ganska många år sedan var jag med finansutskottet i Singapore. Vi träffade då chefen för en av de största svenska affärsbankernas kontor i Singapore. Han åkte motorcykel till jobbet. Jag undrade varför. Jo, de hade så höga biltullar att han inte kunde köra bil. Det var mycket billigare att köra med motorcykel, eller det var kanske helt gratis – det är jag osäker på.

Permanentning av sådana system finns i många delar av världen. Vore det inte idé att inte bara vara prestigelös i orden utan låta oss pröva det? Sedan lovar jag som ordförande i skatteutskottet att jag ska bidra till att det ska vara en seriös behandling av frågan.

Anf. 4 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Om Arne Kjörnsberg är intresserad av en seriös behandling av frågan bör också behandlingen få ta den tid som den behöver ta. Då bör de utskott som är berörda – och det är fler än trafikutskottet – få yttra sig till skatteutskottet. Då bör Stockholms Handelskammare få företräde under beredningen. Då bör vi höra parterna i Stockholms stadshus. Då bör alla de andra intressenter, förortskommuner och andra, som är berörda och involverade i detta beredas möjlighet att komma till tals.

Jag har inga synpunkter på till vilket utskott propositionen remitteras. Jag har inga invändningar mot att den remitteras till skatteutskottet. Det är helt i enlighet med riksdagsordningens bestämmelser. Men jag vänder

mig mot om Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet försöker forcera igenom behandlingen av ett principiellt viktigt ärende i strid med intentionerna i riksdagsordningen bara därför att ni så förtvivlat gärna vill klamra er fast vid makten. Det är det enda skälet till denna oerhörda brådska.

Jag har inte någon anledning att diskutera statsministerns eller finansministerns uttalanden med Arne Kjörnsberg. Men jag måste ändå kunna konstatera att Socialdemokraterna i Stockholm har gått till val på det uttryckliga löftet att inte införa biltullar. Ändå är det nu precis vad Socialdemokraterna går i spetsen för att göra. Det är ett häpnadsväckande svek som aldrig kan ursäktas med att Singapore har haft biltullar sedan 1970-talet.

Anf. 5 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Jag höll på att säga att det är något överraskande att vi debatterar Singapore. Jag försökte bara berätta egna erfarenheter. Det är faktiskt sådant som man använder i olika delar av världen. Eftersom jag är prestigelös – precis som Mikael Odenberg naturligtvis är, men kanske inte i denna fråga – tycker jag: Låt oss pröva det, så underställer vi folket det, och så får vi se.

Får jag bara rent upplysningsvis berätta för Moderata samlingspartiets gruppledare att trafikutskottets presidium har beslutat att det inte tycker att det finns anledning att bereda Stockholms Handelskammare möjlighet att uppvakta i den här frågan. Man hade en offentlig utfrågning för ungefär ett år sedan, och då fanns bland annat de med.

Skatteutskottet har beslutat att bereda Stockholms Handelskammare möjlighet att uppvakta skatteutskottet. De är välkomna. Vi ska med stort intresse lyssna på dem. Jag gissar att det blir Peter Egart, men det vet jag inte. De företräds naturligtvis av dem som de vill.

Anf. 6 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Jag tycker att Arne Kjörnsberg och alla andra har anledning att hantera detta ärende efter konstens alla regler just mot bakgrund av att demokratins anseende i någon mening står på spel efter den beklämmande uppvisning som vi har sett alltsedan valrörelsen 2002 och fram till i dag. Jag försökte illustrera varför den var beklämmande.

Man bryter medvetet löften för att klamra sig fast vid makten. Man ändrar kriterier och förutsättningar för att det ska passa. Man bedriver förhandlingar i medierna inför öppen ridå. Man gör allting för maktens skull. Det har väldigt lite med framkomlighet att göra.

Jag betvivlar inte att ni kan straffa ut barnfamiljer och låginkomsttagare från att använda bilen i den här regionen och försvåra deras möjligheter att få tillvaron att gå ihop. Men jag tycker inte att det är någonting att vara stolt över, herr talman.

Anf. 7 MARTIN ANDREASSON (fp):

Herr talman! Göran Persson köpte Miljöpartiets stöd för att kunna behålla greppet om makten efter valet 2002. Nu kommer hans betalning. Men de som egentligen får betala räkningen är de som bor och verkar i Stockholmregionen.

Det är mycket intressant att regeringen nu tänker frånga sedvanlig propositionsbehandling genom att utnyttja riksdagsordningens undantagsbestämmelser. Det var mycket intressant att höra den replikväxling som var här.

För egen del har jag själv redan inlämnat en skriftlig fråga till finansministern för att fråga på vilka grunder man kan säga att det finns ”synnerliga skäl” för att åsidosätta huvudregeln i riksdagsordningen och forcera behandlingen av propositionen. Några sådan resonemang förs över huvud taget inte alls i det lagförslag som riksdagen nu ska ta ställning till.

Över huvud taget är detta bara det senaste exemplet på den sorgliga behandling som hela den här frågan har varit föremål för. För Folkpartiets del är vårt ställningstagande tydligt.

Vi säger nej till statliga extraskatter på Stockholmsbilismen dels för att det är principiellt fel att sådana frågor som berör trafiksituationen i en viss region i landet inte avgörs på lokal och regional nivå av dem som är berörda, utan av den rådande riksdagsmajoriteten, dels för att det är så uppenbart att förslaget om att införa biltullar, trängselskatter, trängselavgifter, eller vilket ord man nu vill använda, i Stockholmsregionen saknar allt rimligt stöd.

Stockholmsregionen består av 26 kommuner. Förslaget stöds av en kommun genom ett beslut med en rösts majoritet i kommunfullmäktige. Hade den där sista ledamoten röstat annorlunda hade resultatet blivit jämnt. Det är definitivt så att det finns stora problem i Stockholmsregionens trafiksystem på grund av decenniernas försummelser av investeringar i både kollektivtrafik och kringfartsregler. Men Stockholmsregionen är en helhet. När man ser på var invånarna bor, pendlar till jobbet, tar del av kultur och nöjesliv och umgås med sina vänner på fritiden förstår man att Stockholmsregionen måste ses som en samlad region. En fråga om att införa trängselskatter i en sådan region måste avgöras på lokal och regional nivå därför att den berör alla invånare i regionen.

Arne Kjörnsberg berörde trängselproblemen i Stockholm. Men trängseln är ju inte bara avgränsad till innerstaden. Jag menar att trängselproblemen på våra vägar tvärtom är värst vid infartslederna runt Stockholm – i Huddinge, Sollentuna, Solna eller vilka kommuner man nu vill peka ut. De exempel vi har sett från andra länder, bland annat i London, pekar på att införande av trängselskatter riskerar att knuffa ut trängseln. Man får möjligtvis något mindre trängsel i de centrala delarna, där man avgiftsbelägger trafiken. Men trängseln minskar inte totalt. Tvärtom ökar den i området runtomkring, vilket gör att oron är mycket stor bland invånarna i kommunerna inte bara i själva Stockholm utan också runt Stockholm.

Herr talman! När man läser propositionen grips man av en känsla av stor ödslighet. Till att börja med är det ett väldigt slapt och slafsigt lagförslag som har arbetats fram i ett halsbrytande tempo under hård kritik från Justitieombudsmannen, Lagrådet och en rad tunga remissinstanser i övrigt.

Men propositionen måste ändå fram, för detta är inget normalt lagförslag utan en politisk avbetalning på Göran Perssons skuld till Miljöpartiet. Därför vimlar också propositionen av ofullkomligheter. Regeringen säger bland annat på s. 23 att man får lov att arbeta vidare med en lag om

rätt för en kommun att biträda staten, och återkomma senare. Lite längre fram säger man att man också får lov att återkomma till det här med miljöbilar och reglerna för dem. Inte minst gäller det också avtalen om hur ersättningen ska regleras mellan stat, kommun och landsting. Om de avtalen vet vi ingenting! Där pågår behandlingarna fortfarande. Ändå ska lagförslaget tydligen forceras igenom.

Ett ännu ödsligare intryck ger propositionen när man kommer till de ekonomiska kalkylerna. Det är i och för sig sant som min kollega från Moderata samlingspartiet har varit inne på tidigare; det finns beräkningar om att bara myndigheternas administrativa kostnader uppgår till ½ miljard per år. Men de beräkningarna finns inte i själva propositionen. Det enda som står där är att man antagligen kommer att ha ganska många kostnader men att det är svårt att beräkna dem på förhand.

Däremot vet vi vad detta kostar hushållen. Vi vet att den som är tvungen att passera Stockholms innerstad i bil kommer att få betala 10 000–15 000 kr per år i genomsnitt. Det motsvarar klädkontot för en låg- eller medelinkomsttagarfamilj. Vi vet också av Stockholmsberedningens betänkande att man visserligen kan få ned kostnaden lite grann för den tidsförlust som trängseln ger, men att kostnaden för trängselskatterna blir högre.

Det allra ödsligaste, herr talman, är att det i denna proposition inte finns några som helst resonemang som sätter in förslaget i en övergripande strategi för att häva trafikinfarkten i Stockholm. Det har ju funnits sådana försök att skapa helhetslösningar, till exempel Dennispaketet, som Socialdemokraterna spräckte när det vid det tillfället var viktigare att behålla makten.

Den enda som framkommer här är att regeringen vill ha trängselskatter för att regeringen vill ha trängselskatter, eller rättare sagt för att regeringen vill behålla makten. För att behålla makten har Socialdemokraterna brutit sina vallöften från 2002. Man har åsidosatt de folkomröstningar som har hållits i tolv av landets kommuner. Man påstår nu att man ska lyssna till nästa folkomröstning. Men varför skulle man det? Det enda som står är att den folkomröstningen kommer att få betydelse. Redan nu flaggar man för att manipulera också den folkomröstningen genom att ha flera olika ja-linjer. Samtidigt vet vi att regeringen redan nu föreslår att ramlagen om trängselskatter kommer att bli permanent.

Herr talman! Avslutningsvis: Arne Kjörnsberg sade i sitt replikskifte att den här debatten borde föras någon annanstans. Det är fullkomligt sant. Detta är fel hus att avgöra om Stockholmsregionen ska ha trängselskatter eller inte. Det är inte riksdagen som ska ha makten att införa, utforma och avskaffa biltullar. Folkpartiet har gjort tydliga deklarationer om att vi är beredda att medverka till en lagändring som flyttar ned makten till lokal nivå. Men Socialdemokraterna är helt ointresserade av detta, för de vet att motståndet mot trängselskatter är massivt i Stockholmsregionen och att den enda chansen att driva igenom skatterna är att införa dem i riksdagen, över huvudet på stockholmarna, för att kunna behålla greppet om regeringsmakten.

Anf. 8 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Martin Andreasson säger att Socialdemokraterna kommer att forcera behandlingen.

Jag säger det nu igen – nu är det tredje gången jag säger det: Som ordförande i det utskott som har att bereda frågan kommer jag och vi – vi ledamöter i utskottet har talat om detta – att medverka till att göra beredningen av detta ärende på samma noggranna, ordentliga och genomarbetade sätt som skatteutskottet alltid gör.

Martin Andreasson talade också om folkomröstningar. Jag har läst på. Jag har läst riksdagens protokoll från tidigare debatter i frågan, och jag är säker på att också andra ledamöter som deltar i debatten kommer att komma in på detta: Experter ifrågasätter de så kallade folkomröstningarna – de är väl snarare opinionsundersökningar. För att citera Martin Andreasson är de ur vetenskaplig synpunkt ganska slafsiga.

Martin Andreasson betygsätter propositionen och säger att det är ett slappt och slafsigt lagförslag. Det ska jag framföra till finansministern och Finansdepartementets tjänstemän.

Anf. 9 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Herr talman! Jag är övertygad om att skatteutskottet, precis som trafikutskottet och övriga i riksdagen som kommer att kunna delta i beredningen, kommer att göra sitt absolut bästa för att belysa de frågor som finns under den tid som återstår.

Men hela processen har forcerats fram i ett halsbrytande tempo. Redan när Stockholmsberedningen lade fram sitt lagförslag våren 2003 skedde det genom en extrabeställning där man bröt alla tidigare tidsramar och sade att man snabbt skulle arbeta fram ett lagförslag. Det var ett lagförslag som utredningens egna experter sade var fullständigt otillräckligt genomarbetat och som till och med Miljöpartiets representant kallade ett hastverk.

Remissvaren på det lagförslaget var förödande i sin kritik. Ändå fortsatte regeringen. En ny promemoria arbetades fram med ett nytt lagförslag, som också mötte hård kritik. Regeringens lagrådsremiss fick unikt hård kritik av Lagrådet. Och ändå går regeringen vidare.

Herr talman! Det är detta jag menar när jag säger att detta är en slapp och slafsig hantering av ett alldeles för viktigt lagförslag som berör invånarna i landets huvudstadsregion, trafiksituationen och invånarnas personliga ekonomi på ett så direkt sätt.

Vi kan jämföra med London. Jag tror att Arne Kjörnsberg var inne på det tidigare. I London gick Socialdemokraternas motsvarighet till val på att införa biltullar. Där hade man en ett antal år lång beredningsprocess. I Stockholm gick Socialdemokraterna till val på att inte införa biltullar, och nu införs de i alla fall därför att hänsynen till makten är viktigare.

Anf. 10 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Nu säger Martin Andreasson att jag inte talar sanning när jag hävdar att min utgångspunkt för att göra detta är att jag tror att det är viktigt ur miljö- och trängselsynpunkt i Sveriges huvudstad. Det säger Martin Andreasson. Den ende som kan hindra Martin Andreasson från att säga saker här i kammaren är talmannen. Jag har inga synpunkter på det, utan jag konstaterar bara att Martin Andreasson säger till en kollega att han inte talar sanning när han hävdar att hans utgångspunkt för detta är trängselproblemen och miljöproblemen i Stockholm.

Låt mig bara i all ödmjukhet dessutom tala om för Martin Andreasson att en sådan här lag gäller hela landet. Den gäller i Borås, Jokkmokk, Stockholm och Göteborg. Det är därför lagen ska stiftas i Sveriges riksdag. Som bekant är det Sveriges riksdag som stiftar lag.

Prot. 2003/04:106
30 april

Remissdebatt

Anf. 11 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Herr talman! Det var förvisso inte Arne Kjörnsberg som gav vallöften till stockholmarna. Om Arne Kjörnsberg vill gå till val i Borås på att Borås borde införa trängselskatter eller trängselavgifter för att hantera lokala trafikproblem i Boråstrafiken lovar jag att våra partier säkert kan samverka om Socialdemokraterna är beredda att besluta om en lagändring som gör att den frågan får avgöras av boråsborna och inte av oss som sitter som riksdagsledamöter på Helgeandsholmen i Stockholm. Det grundläggande problemet är att den här frågan inte avgörs av den berörda regionen. Den avgörs av riksdagens majoritet. Den avgörs av Peter Eriksson från Kalix, Maria Wetterstrand från Eskilstuna, Arne Kjörnsberg från Borås och av alla oss andra.

Poängen är att i det här lagförslaget blir det riksdagsmajoriteten och inte invånarna eller de valda företrädarna i den berörda regionen som har makten att avgöra om det ska införas trängselavgifter i en region, hur de ska vara utformade och om de ska avskaffas. Från vår utgångspunkt är detta en förkastlig ordning.

Herr talman! Lagen måste ändras så att denna form av beslut kan flyttas ned på regional och lokal nivå där besluten hör hemma. Lokalt och regionalt har Folkpartiet tagit ställning mot trängselavgifter som en lösning på Stockholmsregionens problem. Men den debatten hör hemma i Stockholmsregionens lokala beslutande församlingar.

Anf. 12 JAKOB FORSSMED (kd):

Herr talman! Biltullar, trängselavgifter, framkomlighetsavgifter, miljöavgifter och trängselskatt – vad det än kallas borde riksdagen i enlighet med den goda principen om kommunalt självstyre söka minimera sin egen och regeringens inblandning och roll i detta och lämna frågan till dem som berörs, nämligen kommuner och regioner.

Här skulle jag kunna sluta mitt anförande, för detta är den bärande princip som borde gälla i det här ärendet. Men låt mig också ägna några minuter åt att berätta hur man kan sätta de här principerna ur spel.

Som statsminister kan man som en del i en avancerad nationell ko-handel tvinga en lokal ledare, till exempel en som heter Annika Billström, att svälja det för henne väldigt vallöftesbeska pillret om trängselskatter. Att hon hela valrörelsen bedyrat att det inte blir några sådana spelar inte så stor roll när den nationella makten står på spel. Med dessa påtryckningar kan man fixa en knapp majoritet i Stockholms kommunfullmäktige som säger ja till det här försöket. Det måste kännas väldigt skönt, som flera har varit inne på tidigare också, att kravet på en betydande majoritet är undanröjt.

I sammanhanget är det också spännande att regeringen slår sig för bröstet och meddelar att man fullföljer sitt åtagande gentemot Stockholms stad. Ja, fattas bara annat!

Tyvärr har också det kommunala självstyret urholkats på flera sätt. Det demokratiska debaclet har också effektivt undanröjt möjligheterna

för en seriös framtida diskussion om de här frågorna. Det har lett till att möjligheterna att införa trängselavgifter kanske inte finns framöver just därför att de har drabbats av de här demokratiska problemen.

Som en del i detta maktspel låter regeringen sedan hela landets skattebetalare stå för fiolerna. Staten ska också ta hand om intäkterna och sedan på olika sätt återföra dem till regionen, och vi vet inte riktigt hur. Vi vet inte heller vilka kostnader det blir för det här försöket. Ingen tycks riktigt veta det. Olika bedömare säger alltifrån 1 miljard till 3 miljarder för myndigheternas merkostnader, tekniska utrustning, investeringar med mera. Det verkar som om regeringen i den här propositionen vill ha *carte blanche* för att sluta avtal med Stockholms stad om kostnaderna. Det är i sig ganska svårt att acceptera.

Det är möjligt att Arne Kjörnsberg är prestigelös i den här frågan. Det ifrågasätter jag inte. Men socialdemokraterna i Stockholms stad har skrivit under ett avtal om att man tänker vinna den här folkomröstningen 2006 och införa trängselavgifter. Där finns det i alla fall lite prestige i frågan, även om det inte gör det hos Arne Kjörnsberg.

Som ett resultat av det här demokratiska oskicket att sätta de gängse spelreglerna ur spel tvingas nu riksdagen att ta på sig att pumpa in kanske miljarder i detta försök – observera i detta försök. Det är pengar som väl skulle behövas i annan verksamhet i andra delar av landet, som sjukvård, psykiatri och domstolsväsende. Är detta försvarsbart att genomföra för oss som riksdagsledamöter och lagstiftare? Vi kristdemokrater tycker nog inte det.

Samtidigt förstår man att stockholmarna, som har blivit påtvingade detta försök från ovan, inte vill bära kostnaderna för det. Det är också ganska självklart. Det visar bara hur absurd hela den här hanteringen och historien faktiskt är.

I enlighet med det kommunala självstyret borde vi knappast heller stå här och diskutera effekterna för stockholmarna och huruvida detta är bra eller dåligt. Det borde man överlåta till Stockholms kommunfullmäktige och andra kommunala eller regionala organ.

Det förslag till ny lagstiftning om trängselskatter som regeringen har överlämnat till riksdagen lider av flera olika svagheter. En del av dem hänger samman med den dåliga hanteringen hittills av frågan, som jag tidigare har varit inne på. En del andra har sin upprinnelse i regeringsformens regler, som innebär att den här typen av styrande avgifter definieras som en skatt. Detta leder till att besluten in i minsta detalj, inklusive marginella justeringar av avgiftsnivåer, måste fattas av oss här i riksdagen. Vi ska alltså här fatta beslut om något som egentligen liknar en lokal trafiktaxa. Det är nästan samma sak som om vi skulle fatta beslut om vilka taxor man ska ha i kollektivtrafiken.

Vi måste också beröva berörda kommuner och landsting deras formella inflytande över den här frågan. De kan inte besluta själva om att vare sig införa eller avskaffa de här avgifterna. Intäkterna från systemet kan vi återbörda till den region där de tas in, men det är inte säkert att det blir så. Det är riksdagen som beslutar det. Vi vet inte heller hur detta ska gå till utifrån propositionen. För mig framstår det inte som någon god demokratisk lösning att först genom en tvivelaktig uppgörelse tvinga på stockholmarna ett system och sedan ta tillbaka det till riksdagen för att berätta hur detta i formell mening sedan ska gå till.

Jag tycker att man kan jämföra det med parkeringsavgifter, och det görs också i propositionen. Jag tycker att det är en rimlig och relevant jämförelse.

Där har kommunen i princip utan några som helst begränsningar möjlighet att ta ut parkeringsavgifter för att så att säga reglera trafiken. Parkeringsavgifter används – det tror jag de flesta av oss är medvetna om – i ganska stor utsträckning och får trots allt betecknas som ett relativt väl fungerande system. Framför allt: Det ligger helt och hållet hos kommunerna, som också har möjlighet att besluta om hur man ska använda intäkterna från parkeringsavgifterna.

Men denna jämförelse är enligt propositionen inte relevant eftersom reglerna om parkeringsavgifter infördes under den gamla regeringsformen – och så nöjer man sig med att konstatera detta. De infördes under den gamla regeringsformen, och nu finns inte möjlighet att införa den typen av regler som ger de kommunala beslutsfattarna större makt. Det tycker jag är tråkigt, och jag tycker att man borde fundera på hur det borde fungera och om det inte är så att vi faktiskt ska kunna delegera detta till lokala beslutsfattare. Här tycker jag att det är rimligt att man diskuterar de lagändringar som krävs för att man ska kunna göra detta, för att man ska kunna göra snabba justeringar av intäkter och för att man ska kunna justera avgiftsnivåer i ett sådant här system om man vill som lokal och regional beslutsfattare. Avgiftssystemets utformning bör självklart också bestämmas på lokal nivå.

Sammanfattningsvis: Hanteringen av frågan och propositionen är inte helt optimal, för att uttrycka sig milt. Den är inte bra. Den undergräver det kommunala självstyret, den undergräver förtroendet för politiker och för politiken och den undergräver, tror jag, seriösa diskussioner om framkomlighet och miljö i transportsektorn framöver. Kanske omöjliggör den också trängselavgifter i Stockholmsregionen efter försöket.

Det här urholkar respekten för demokratin och det kommunala självstyret, som jag har varit inne på, och det leder också, som vi har sett, till motsättningar som inte hade behövt finnas mellan riksdagen, kommuner och regioner. Det hade vi kunnat undvika genom en bättre hantering av frågan.

Anf. 13 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Jag vill för det första hälsa Jakob Forssmed tillbaka till riksdagen. Det skulle glädja mig om Jakob Forssmed även denna gång ska arbeta i skatteutskottet, men det får vi återkomma till!

För det andra säger Jakob Forssmed efter ett resonemang: Kristdemokraterna tycker nog inte det. Jag är ledsen, men jag måste tala om att Kristdemokraterna faktiskt tycker det. I varje fall Kristdemokraternas representant i trafikutskottet tycker att man bör göra det här försöket – eller har tyckt, ska jag för säkerhets skull säga, för vi kan ju alla ändra oss, som Jakob Forssmed utvecklade så väl.

För det tredje hängde Jakob Forssmed upp sig på formuleringen ”kan” återbördas, och han ifrågasätter om vi ska göra det. Där tassade Jakob Forssmed på gränsen. Om det är så att regeringens proposition säger att man ska göra detta så kommer vi att göra det. Jag är säker på att Jakob Forssmed och hans parti inte heller i riksdagen kommer att rösta emot ett sådant förslag.

Prot. 2003/04:106
30 april

Remissdebatt

För det fjärde tog Jakob Forssmed upp frågan om folkomröstning. Det kommer att hållas en folkomröstning i Stockholms stad i samband med valet 2006. Med ett bra underlag får då medborgarna i Stockholms stad möjlighet att i denna folkomröstning tala om vad de tycker om det här. Kan vi inte vara så pass prestigelösa, Jakob Forssmed, att vi har ett öppet sinne för detta? Nu gör vi det här försöket och lägger fram det för folket, och så får folket avgöra. Är inte det bra?

Anf. 14 JAKOB FORSSMED (kd) replik:

Herr talman! Jag kan glädja Arne Kjörnsberg med att vi även denna gång kommer att ha möjlighet att samarbeta i riksdagens skatteutskott.

Det är möjligt att Kristdemokraterna har tagit ställning för att det här försöket ska kunna genomföras. Jag tycker att det är bra att kommuner kan genomföra den här typen av försök. Det jag sade i mitt anförande var att vi däremot kanske inte tycker att det är rimligt att man lämnar *carte blanche* till regeringen att pumpa in kanske miljarder av statliga pengar i det här projektet. Det var vad jag sade att Kristdemokraterna nog inte tycker är rimligt. Det var den ekonomiska finansieringen som det berörde, inte möjligheterna att genomföra försöket, vill jag bestämt hävda.

Det är nog rätt som Arne Kjörnsberg säger om de här pengarna. Om regeringen säger det i propositionen och vi antar det här i riksdagen så kommer de att återbördas till regionen. Problemet med detta är att vi måste bestämma detta här i riksdagen på formell väg. Ett annat problem är också att vi inte vet fördelningen. Vi vet heller inte på vilket sätt det kommer att ske. Det, menar jag, pekar också på att det inte är bra att hantera de här frågorna i Sveriges riksdag, utan de bör flyttas ned till den nivå där de hör hemma.

Jag har aldrig ifrågasatt att det ska hållas någon folkomröstning om detta, och jag har heller inte ifrågasatt att Arne Kjörnsberg kommer att vara prestigelös i den här frågan. Det enda jag påpekade var att det har slutits ett avtal i Stockholm där man kanske inte är lika prestigelös, utan vari man faktiskt lägger en hel del prestige. Det är väl rimligt, i och för sig.

Anf. 15 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Det enda jag har påstått är att Jakob Forssmed inte är prestigelös i denna fråga.

Anf. 16 JAKOB FORSSMED (kd) replik:

Herr talman! Ja, här skulle jag naturligtvis kunna gå in i min roll som kommunpolitiker i Stockholms stad och som ledamot i Stockholms stads miljönämnd och gå in och diskutera en massa saker om min egen personliga syn på trängselavgifter, framkomlighetsavgifter, dess betydelse för ett fungerande trafiksystem, miljöpåverkan, kväveoxidhalter och allt möjligt fint – men jag väljer att inte göra det, för jag tycker att det hör hemma på just den kommunala nivån.

Anf. 17 KERSTIN LUNDGREN (c):

Herr talman! En god tanke kan bli väldigt fel. En god tanke är naturligtvis att åtgärda brister i vår huvudstadsregions infrastruktur. En god

tanke kan vara att använda marknadsmässiga lösningar för att åtgärda problem.

Trafiken är en del av vårt samhälles blodomlopp, men den är inte problemfri. Den kräver resurser i form av investeringar i vägar och i kollektivtrafik, och vi har sett att vi har ont om pengar och har märkt det i vår huvudstadsregion.

Problem följer också i form av miljöpåverkan på olika sätt. Den här kammaren har fastställt normer för miljöpåverkan, miljökvalitetsnormer, som bygger på vårt internationella åtagande och som naturligtvis kräver att vi också vågar vidta åtgärder. Det handlar, som vi ser det, om att vi måste byta bränsle så att vi inte fortsätter på den nuvarande vägen när det gäller utsläpp från vår nödvändiga trafik.

Från Centerpartiets sida har vi i den här frågan tidigare uttalat att vi är beredda att medverka till att de kommuner och regioner som så önskar får möjlighet att införa miljöavgifter för att lösa de lokala problemen. Vi har gjort det med den goda ambitionen att stärka det lokala och regionala självstyret. Det tycker vi är en god tanke. Vi har velat öka den regionala och lokala redskapsboden, som det ska vara fritt att använda utifrån medborgarnas mandat. Där ser vi ett bekymmer som har blivit tydligt i den här frågan.

När man från regeringen tillsammans med samarbetspartierna under en natt i Rosenbad kom överens om att det skulle införas trängselskatter i Stockholm under den här mandatperioden var det inte utifrån ett folkligt mandat. Det var inte i syfte att vidga det lokala eller regionala självstyret. Det var någonting helt annat som låg bakom. Av det följer naturligtvis att man inte beslutar att införa detta för gott, utan det ska, som det heter, vara ett försök.

Ett försök kan ibland vara rätt. Det kan vara rimligt att man tar vara på möjligheten att pröva sig fram för att vinna erfarenheter. Men då är det viktigt att man är aktsam och varsam när man ger sig in på områden som kan vara särskilt känsliga eller kanske väldigt kostsamma. I det här fallet är det känsligt utifrån att medborgarna i den här regionen inte uppfattar att de har givit mandatet. Det är en demokratiskt känslig fråga.

Det är också känsligt därför att det inte är helt kostnadsfritt. Det är inte ett försök i ringa omfattning, så att säga. Det är ett försök som leder till att invånarna i den här regionen – en del utifrån också, må man väl anta – kommer att belastas med i storleksordningen 910 miljoner kronor under ett år. Det är inget litet försök som vi lägger på medborgarna i den här regionen att betala.

Det gör att man borde ställa sig frågan extra noga: Är detta rätt?

När man sedan ser de övriga ekonomiska bedömningarna står det klart att här råder osäkerhet. Vad helheten kostar och vem som betalar vet vi inte i dag. Det kan inte riksdagen i det här läget ta ställning till, utan då ska man lämna frågan till regeringen att hantera – i sig också märkligt.

Det här förslaget och den här hanteringen har gjort det klart att när vi ska arbeta för att öka redskapsboden lokalt och regionalt i den här kammaren måste vi ändra på systemen. Detta är frågor som inte ska beslutas här i denna kammare. Vi ska inte, som den här lagen anger, detaljreglera hur lång tid en lidingöbo får ta på sig för att åka genom Stockholm för att

nå allmän väg. 30 minuter ska detta få ta, ska riksdagen fatta beslut om. Det är helt orimligt att ha den nivån.

Av det måste man dra slutsatsen att vi måste stärka den lokala och regionala makten. Vi måste bygga om både i vår regeringsform och i vårt lagsystem i övrigt på ett sätt som gör det möjligt att lägga makten där den ska ligga: lokalt och regionalt. Då är det invånarna som får avgöra. Invånarna kan då också utkräva ansvar fullt ut för resultaten i den egna valrörelsen och i det egna valet.

Mot den bakgrunden, herr talman, kan jag bara konstatera att den här diskussionen har tydliggjort bristerna i vårt uppifrånstyrda regelverk. Det har skapat möjligheter för den här typen av försöksverksamhet och också gjort det tydligt att vi måste förändra för att stärka det lokala och regionala inflytandet i arbetet med att åtgärda lokala och regionala problem.

Anf. 18 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik:

Herr talman! Detta anförande handlade egentligen inte om trängselskatter utan om sättet att besluta om dem. Jag kan ha väldigt stor respekt för det. Jag vill bara mycket kort säga att det nu pågår samtal, överläggningar och förhandlingar mellan riksdagens alla partier om de grundläggande förutsättningarna vad gäller regeringsform och motsvarande. Jag tycker att man även där ska vara prestigelös och ha ett öppet sinne. Det var med väldigt stort intresse jag lyssnade på Kerstin Lundgren i den delen.

Anf. 19 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Herr talman! Ja, och det är klart att om riksdagens majoritet så småningom skulle vara intresserad av att skapa de möjligheterna skulle man å andra sidan vara angelägen om att inte driva fram en försöksverksamhet som baserar sig på dagens regelverk. Det skapar nämligen oerhörda brister i demokratiskt hänseende. Detta är en fråga där man borde ha fått ett folkligt mandat innan man drog i gång en så här stor åtgärd. Jag beklagar att man inte avvaktar en större regelöversyn utan vill driva fram detta på det här forcerade sättet.

Anf. 20 LARS ÅNGSTRÖM (mp):

Herr talman! Ärade ledamöter i kammaren, åhörare på läktaren och protokolläsare! Det finns mycket som har sagts i den här debatten som tål att både debatteras och kommenteras. Jag ska fokusera på det som jag ser som kanske viktigast att ta upp.

Jag börjar med Jakob Forssmeds som jag ser det lite Stockholmsfientliga syn på den här frågan, hans negativa inställning till att man med statliga medel skulle satsa på trafikpolitiska infrastrukturinvesteringar eller i det här fallet försök. Att man satsar på ett sådant här försök är inte mer konstigt än att man satsar på vägar eller järnvägar. Detta är inte heller enbart en Stockholmsfråga. De två järnvägsspår som leder in i Stockholm från södra delen av landet är det 1850-talskapacitet på. De hindrar trafiken och medför trafikstörningar för hela Sverige. 70–80 % av trafikstörningarna bottnar i den brist på spårkapacitet som vi har i Stockholm. Denna är alltså till men för näringsliv och människor över hela Sverige.

På samma sätt menar jag att man kan se på trafiksituationen i Stockholm, som är lite av en tillväxtmotor för landet. De kösituationer som både vi och näringslivet hamnar i är till men för näringslivet. De kostar mångmiljardbelopp och hindrar rörligheten för näringslivet i regionen, och detta medför naturligtvis negativa konsekvenser för näringslivet även utanför Stockholm.

Det här är alltså någonting som inte bara rör stockholmarna utan faktiskt rör landet i stort.

Trafiksituationen i vår storstad är mycket besvärlig. Den drabbar framför allt näringslivet ekonomiskt med full kraft. Det finns lite olika beräkningar, men den vanligaste är väl att det kostar regionens näringsliv mellan 5 och 6 miljarder varje år att stå i kö. Man måste hålla sig med större lastbilsflottor, fler chaufförer och så vidare än vad som egentligen borde ha behövts.

Som jag sade hindras alltså rörligheten för näringslivet. Men det finns fler förlorare, till exempel privatbilisterna. Vi hörde tidigare här att Mikael Odenberg bara kör inne i staden, men många av oss kör utanför staden. Jag tillhör dem som bor i länet. Jag pendlar ibland in till Stockholm och hamnar i kösituationer och ser då tiotusentals mammor och pappor som sitter timmar i köer. Vi kan då jämföra den avgift på 20 kr under de 60 mest trafikintensiva minuterna på morgonen med vad människors tid är värd. De allra flesta företagens tid är värd mer än 20 kr i timmen, och jag tror att de allra flesta mammor och pappor värderar sin tid med barnen till mer än 20 kr i timmen.

Med tanke på att våra liv är korta jämfört med hur oändligt länge vi sedan kommer att vara döda tror jag att det finns vettigare saker att ägna detta korta liv åt än att sitta i trafikköer.

Men detta drabbar också kollektivtrafiken. Vi vet själva när vi åker buss inne i storstaden hur svårt det är att hålla tidtabell och hur även bussarna hamnar i stillastående köer. Ofta går det faktiskt fortare att promenera.

Den situation vi hamnat i beror på tidigare politisk passivitet i Stockholms stadshus, oavsett vilken färg på regimen vi har haft där. Kanske kunde man för något eller några decennier sedan säga att man inte visste vad man skulle göra för att lösa denna situation – ökad trafik, mer köer, miljöförstöring – men i dag går det inte att säga att vi inte vet vad vi ska göra. Vi vet vad som fungerar och vad som inte fungerar.

Det är inte något unikt för Stockholm att få en alltmer tät trafik med de problem som hör därtill. Detta upplever man i storstäder över hela världen. Det första man har försökt med de senaste 10–15 åren har varit att bygga ut vägsystemet, att bygga motorvägar, ringleder, kringfarter och vägsystem av olika omfattning. I dag vet vi att detta inte är en lösning på kösituationen.

På några håll har man gjort vetenskapliga studier av vad en ökad vägkapacitet innebär för kösituationen.

En av de största studierna har gjorts i USA. Där tog man 68 tätorter med mer än 700 000 invånare och studerade de 23 orter som hade satsat mest på vägutbyggnad per capita. De hade ökat vägytan med 17 % per invånare under en tioårsperiod. Det jämförde man med de 23 kommuner som inte hade satsat på vägutbyggnad alls. Samtidigt med inflyttning innebär det att vägytan per capita hade minskat med 13 % i de här 23

kommunerna. Sedan studerade man vad som hade hänt under den här tioårsperioden och kunde konstatera att i de kommuner som hade satsat på vägutbyggnad för miljardbelopp hade människors kötid ökat 10 % mer än i de kommuner som inte hade satsat någonting alls.

Samma resultat har även Stockholms stadshus egna utredningar under det borgerliga styret kommit fram till. De har visat att även med en fullt utbyggd ringled runt Stockholm och nya motorvägssystem kommer antalet bilister som fastnar i köer 2030 att ha ökat med 40 %. Vägar kan man visst bygga. Det finns många olika motiv för det. Men att bygga dem för att lösa kösituationen vet vi att man inte kan göra. Det leder till motsatsen. Köerna ökar.

Den andra lösningen man har försökt på några ställen i världen är trängselavgifter. Det finns många namn, men trängselavgifter tycker jag själv är det bästa. Då tar man alltså betalt under de mest högintensiva minuterna och försöker på det sättet styra människors resemönster. Man räknar med att här i Stockholm räcker det med 20 kr under 60 minuter på morgonen för att styra resemönstret för 10 % av bilisterna. Det räcker att 10 % ändrar sitt resemönster för att köerna i Stockholmsregionen ska upphöra.

Det finns en lång rad vinnare med det här förslaget. Framför allt är näringslivet vinnare. Man räknar med att de kommer att betala 200–300 miljoner i trängselavgifter. Men de sparar mellan 5 och 6 miljarder varje år på att inte behöva stå i kö, så de är riktigt stora ekonomiska vinnare.

Självklart är också vi privatbilister vinnare. Vi slipper stå i kö. Vi tjänar tid. Vi slipper dubbelt motorslitage, dubbel bränsleförbrukning, allt det som också kostar pengar. Det är inte bara med tiden vi betalar när vi står i kö. Vi betalar faktiskt i pengar för att stå i kö. Det är ingenting som är gratis. Vi straffas genom att det kostar pengar.

Framför allt är kollektivtrafikanterna i Stockholmsregionen vinnare. Vi kommer att öka investeringarna i kollektivtrafiken med upp till 900 miljoner kronor. Det är mer än en 50-procentig ökning.

Det finns en stark opposition, åtminstone en högljudd opposition mot trängselavgifter som sådana och trängselavgiftsförsöket i synnerhet. Vi har här i kammaren hört både Mikael Odenberg från Moderaterna och Martin Andreasson från Folkpartiet invända mot att det här försöket sker i strid med Stockholms medborgare. I folkomröstningar skulle en stark majoritet ha sagt nej till någonting liknande det här.

Det känns lite generande, herr talman, att man försöker ta de här tolv kommunernas folkomröstningar – halva länet – till intäkt för ett sådant påstående. Vad man vet men inte säger här i kammaren, så att det inte protokollförs, är att samtliga tolv folkomröstningar har prickats av IRI, som analyserar och utvärderar alla folkomröstningar i Sverige.

Jag kan läsa upp det man skrev: Kommunerna prickas i vår granskning för sitt bristande ansvar när det gäller att informera de egna medborgarna om den kommande folkomröstningen. Ingen av kommunerna har fördelat särskilda medel till kampanjorganisationer eller anordnat debatter.

Värdet av de så kallade folkomröstningarna bör man nog ta med en stor nypa salt, om man inte vill riskera att göra sig till åtlöje.

I London har man haft trängselavgiftsförsök under en lång tid. Man har också hunnit göra utvärderingar och enkäter. Den stora företagsorga-

nisationen London First har tillfrågat 300 av Londons största företag hur de ser på trängselavgiftsförsöket. Det visade sig att det bara var 16 % som inte tyckte att det var bra. Endast 2 % funderade på att flytta sin verksamhet. Det är långt ifrån de föreställningar som man hade innan försöket om att det här skulle vara en katastrof för näringslivet och att alla skulle flytta ut ur London. Det visar sig att det inte har besannats.

Mikael Odenberg och Moderaterna anför också ideologiska argument mot trängselavgiftsförsöket, vilket för mig ter sig lite lustigt. Om man tittar på vad det här egentligen innebär, att ta en avgift under de mest trafikintensiva minuterna, kan vi jämföra med flygbolagen och flygtiderna här i Sverige. Alla vill helst flyga kl. 7.30 på morgonen eller vid fyra-fem-tiden på eftermiddagen. Det går naturligtvis inte för ett flygbolag att anpassa flygplansflottan efter behovet de 60 trafikintensivaste minuterna och behovet på morgonen, utan man försöker styra folks resandemönster genom att biljetterna då är något dyrare. Sedan blir de billigare mitt på dagen.

Det är en marknadsekonomisk lösning att efterfrågan och behov styr prissättningen. Det är på samma sätt när det gäller vägytan. Vi kan inte dimensionera vägytan i det här landet eller i den här regionen efter behovet de mest trafikintensiva 30–40 minuterna på morgonen. Vi försöker i stället med trängselavgifter styra utnyttjandet av en begränsad resurs.

Jag har svårt att se varför Moderaterna motsätter sig en marknadsekonomisk lösning som det här faktiskt handlar om. Jag tycker också, herr talman, att det är värt att påminna om att moderaten Anders Guståv i Solna och Folkpartiet här i regionen själva ville införa biltullar i Stockholm, runt hela staden, uppe på den statliga Essingeleden. Man ville ha det alla dagar i veckan, dygnet runt – att jämföra med det försök där man bara ska ta betalt de mest trafikintensiva minuterna för att förändra människors resandemönster. Det säger man ingenting om i debatten. Det håller man tyst om och låtsas som om man aldrig har varit för. Men det har man faktiskt. Jag tycker att det känns lite generande.

Avslutningsvis undrar jag: Varför är då de här partierna så starkt emot försöket? Vad bottnar den här aggressiva agitationen i?

Jag har bara en förklaring. Det är att man har lovat att i nästa val gå emot trängselavgiftsförsöket. Det måste ju bli väldigt pinsamt och framför allt politiskt svårt att kampanja mot någonting om man tror, som jag gör, att människor kommer att tycka att det här är bra. Om näringslivet reagerar som i London och tycker att det här är ett bra försök, att det förbilligar för oss, om privatbilisterna tycker att det här fungerar, att det här är utmärkt, och om kollektivtrafikanterna upplever att de har fått enorma resurser så är människor för det här. Att i den valrörelsen gå ut och lova att vi ska riva upp det här kan inte vara någon höjdare. Därför vill man naturligtvis inte ha försöket.

Anf. 21 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Jag klandrar inte Lars Ångström för att han driver kravet på miljöavgifter. Han var ju åtminstone ärlig nog att säga det i valrörelsen, till skillnad från Socialdemokraterna, som gick till val på att inte införa några biltullar.

Däremot är det inte sant att detta handlar om att lägga en avgift under den allra värsta högtrafiktiden, utan detta förslag innebär avgifter under

hela dagtiden. Det är bara på natten som det ska vara fritt från bilskatt att ta sig in till stan.

Lars Ångström använde två huvudsakliga skäl för att införa detta system. Det ena skälet var att det skulle spara kostnader för näringslivet – trängseln kostar för näringslivet. Det är rätt. Men det är lite märkligt när Lars Ångström gör sig till tolk för vad som är bäst för näringslivet. Det är väl ändå rimligare att vi i den frågan lyssnar på näringslivets organisationer. Det finns inga näringslivsorganisationer mig veterligt som förespråkar ett bifall till denna proposition.

Det andra skälet som Lars Ångström åberopar är att han och andra förortsbor på grund av att Lars Ångströms liv är alltför kort skulle slippa sitta i bilkö in till stan. Men jag tycker inte att det är rimligt att vi inför ett bilskattesystem i Stockholm som straffar ut mindre bemedlade medborgare för att Lars Ångström ska kunna köra sin stora bensinslukande *van* från förorten och in till Riksdagshuset.

Anf. 22 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Vi får väl se hur Stockholms näringsliv reagerar efter försöket. Men alla de uträkningar som har gjorts visar att det är näringslivet som är de stora vinnarna. Det är de som drabbas av trängselsituationen och köståendet. Det är i trängselavgifterna de stora inkomsterna finns att hämta.

När det gäller bilskattesystem låter det på Mikael Odenberg som om det vore gratis att stå i kö. Men det är inte sant! Du vet, likaväl som jag, att det kostar att stå i bilkö, i både bränsleförbrukning, motorslitage och tid. Jag har svårt att ta Moderaternas argumentation på allvar när de själva har haft ett förslag som innebär avgift dygnet runt. Det är helt riktigt att det här trängselavgiftsförsöket avser dagtid. Den höga summan är då under de 60 mest trafikintensiva minuterna på morgonen och eftermiddagen, lite mindre i mitten, lite mindre innan, ingenting på nätterna och under helgerna. Men Mikael Odenbergs parti har själv föreslagit biltullar dygnet runt alla dagar i veckan. Vad är det för argumentation! Hur trovärdig är han och Moderaterna egentligen i den frågan? Varför säger man olika saker? Hur skiftar man standpunkt? Jag har svårt att förstå det.

Anf. 23 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Det beror uteslutande på att Lars Ångström inte vill förstå. Han är en begåvad karl. Han kan om han försöker.

Moderata samlingspartiet har som parti aldrig drivit frågan om införande av biltullar. Jag tror att det går att hitta en motion av en ung, djärv MUF:are vid namn Anders Guståv som någon gång under 70-talet tog upp frågan om Singaporeförsöket till diskussion i en motion i Stockholms stadshus. Det har lite att göra med vad vi diskuterar 2004, nämligen om vi ska straffa ut låginkomsttagare och barnfamiljer från att använda bilen så att Lars Ångström lite snabbare och elegantare ska kunna ta sig in till riksdagshuset. Han har råd att betala avgifterna.

Vi behöver inte vänta på någon försöksverksamhet för att höra vad näringslivet tycker om trängselavgifterna. Näringslivets organisationer i Stockholm avvisar regeringens förslag till trängselskatter. Näringslivets organisationer betackar sig för den besparing som Lars Ångström säger

sig vilja åstadkomma för näringslivet. Jag fäster större avseende vid vad näringslivets egna organisationer säger än vid vad Lars Ångström tycker. Däremot har jag respekt för att han envetet, och så här långt framgångsrikt, driver frågan om införande av biltullar. Själv föredrar jag att investera i regionens infrastruktur, i dess kollektivtrafik och i dess vägnät.

Prot. 2003/04:106
30 april

Remissdebatt

Anf. 24 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Vi kanske kan föra diskussionen på en lite högre nivå än vad vi själva åker i för bil eller vad vi själva har för nytta av detta. Jag sade att jag ibland hamnar i köer, och jag kan då se tiotusentals andra människor som varje dag sitter i samma köer. Det är de bilisterna som är de stora vinnarna, inte Mikael eller jag.

Det här handlar inte om något som låg så långt bort när både moderater och folktoparter var för biltullar dygnet runt alla dagar i veckan. Det här handlar om att försöka finansiera Dennislederna, motorvägssystemen, som man då var för. Det fanns då en opposition i Stockholm. Det fanns 40 000 insamlade namn för en folkomröstning. Det sade man nej till. Nej, människor ska över huvud taget inte få vara med och bestämma om detta. Nej, det fanns inte några sociala konsekvenser av biltullar – ansåg man då. Nu har man tydligen ändrat ståndpunkt helt och hållet och har andra uppfattningar, som går stick i stäv med det man tidigare har sagt. Det är antingen lite lustigt eller lite beklämmande – beroende på hur man ser det.

Herr talman! Nej, jag tycker inte att jag har hört några argument från Moderaterna som är tillräckligt tunga mot trängselavgiftsförslaget. Självklart kan vi se att Stockholms Handelskammare säger att det här är dåligt. Det sade också Londons Handelskammare. Det var de som kom med skrämselfpropagandan om att hela näringslivet skulle flytta ut ur London. Sedan visade det sig inte vara sant. Det stämde inte. Samma typ av propaganda kommer från Stockholms Handelskammare. Men när man utvärderar försöken och hör med andra näringslivsorganisationer visar det sig att det här är något som näringslivet i det stora hela tycker är bra. Jag tycker att vi ska ta lärdom av det och inte bara följa propagandan.

Anf. 25 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Herr talman! Det hedrar Lars Ångström att han har sagt samma sak både före och efter ett val. Miljöpartiet har i Stockholmsregionen i val efter val haft som ett av sina löften att försöka införa biltullar eller trängselavgifter. Man har inte fått väljarnas stöd för detta förslag, men man har drivit sin ståndpunkt ärligt. Nu väljer man i stället att driva igenom frågan riksdagsvägen över huvudet på Stockholmsregionen. Detta är ett stort demokratiskt problem.

Lars Ångström talar vackert om de fantastiska saker som kommer att hända så snart trängselskatterna är på plats. Köerna upphör, sade Lars Ångström. Men den enda undersökning som finns i det statliga utredningsväsendet, nämligen Stockholmsberedningens betänkande, slår fast att den tidsvinst bilisterna gör blir mindre än den kostnadsökning som de drabbas av, det vill säga det kostar mer än det smakar – för att tala klartext.

Lars Ångström är väl långt ute när han fördömer de folkomröstningar som inte har gett det av honom önskade resultatet. Vi kan ta ett exempel

med min hemkommun Solna. Solna kommun skickade kommunal information till samtliga hushåll och hänvisade till samtliga partiers åsikter, affischerade för att påminna invånarna om att det var folkomröstning. Jag råkar veta att Lars Ångström var inbokad för en debatt med ett av Folkpartiets kommunalråd för att diskutera trängselavgifterna – för att få fart på den lokala debatten. Men folkomröstningen gav tydligen inte det önskade resultatet, och då ska den skåpas ut.

Herr talman! Nu är det ny folkomröstning på gång i Stockholm. Är Lars Ångström beredd att lova att Miljöpartiet i riksdagen kommer att respektera utslaget i denna folkomröstning och således medverka till att avskaffa trängselskatten om utslaget blir nej?

Anf. 26 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Martin Andreasson var inte tillräckligt uppmärksam under mitt anförande. Jag citerade IRI när det gällde giltigheten eller tillförlitligheten i folkomröstningar. Det är IRI som institution som har dömt ut och prickat samtliga folkomröstningar för bristande information till medborgarna innan de genomfördes. Därför kan man på goda grunder ifrågasätta vad de egentligen visar.

En ordentlig folkomröstning innebär att man har en kampanj innan med båda sidors argumentation och fakta som folk får ta del av, gärna höra debatter och så vidare. Visst – det togs initiativ i Solna, och jag själv tog initiativ i Ekerö kommun. Det var långt ifrån tillräckligt för att skapa en god grund för människor att fatta beslut. Det är åtminstone IRI:s uppfattning. Jag tror också att Martin Andreasson egentligen delar den synen på vikten av tillförlitlig information och fakta för medborgarna inför en folkomröstning om den verkligen ska ha en giltighet – som man självklart sedan ska respektera.

Sedan var det argumentet att det kostar mer än det smakar. Självklart kan vi alltid, vad vi än fattar för beslut, på vilken nivå vi än gör det i samhället, finna någon som drabbas negativt. Det går att hitta människor för vilka timtiden inte är värd 20 kr, 15 kr eller 10 kr. Det finns alltid människor som inte har råd med eller vars tid inte är värd den tian eller tjugan. Men det är marginellt. Framför allt var det här något som man helt struntade i från moderat och folktopartistisk sida när man själv drev kravet. Då skulle det inte vara några sociala konsekvenser alls, och det skulle vara timpenning dygnet runt.

Herr talman! Det handlar inte om att driva igenom trängselavgifter, utan det handlar om att få till stånd ett försök som sedan ska utvärderas. Sedan är det naturligtvis medborgarna i Stockholms stad och Stockholms län som själva avgör i en folkomröstning om det är något de vill ha. Skulle det visa sig, Martin Andreasson, att vi har haft tillräcklig tid att utvärdera detta och att det är helt klockrent klart att det inte är bra för näringsliv, privatbilister eller kollektivtrafik är jag en av dem som är för att riva upp detta och inte ha någon trängselavgift.

Anf. 27 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Herr talman! Lars Ångström svarade på en annan fråga än den jag ställde. Lars Ångström svarade ”att om det är så att vi utvärderar försöket och kommer fram till att det inte är bra är vi självklart beredda att avskaffa det hela”. Men min fråga handlade om någonting helt annat, näm-

ligen om Lars Ångström är beredd att lova att Miljöpartiet kommer att respektera utslaget i folkomröstningen som kommer att hållas i Stockholms stad. Om utslaget i den folkomröstningen blir nej är det viktigt att veta om det utslaget kommer att respekteras av Miljöpartiet här i Sveriges riksdag. Än så länge, tyvärr, herr talman, är det här på Helgeandsholmen och inte av de folkvalda i Stockholmsregionen som beslutet kommer att fattas. Här måste jag be Lars Ångström att ge ett ordentligt svar.

Problemet är att i den proposition som nu har lagts står det ingenting om att regeringspartiet förbinder sig att respektera utslaget i folkomröstningen. Det enda som står är att utslaget i folkomröstningen kommer att få betydelse för den fortsatta behandlingen. Det är en skrivning som är fullständigt tömd på alla förpliktande formuleringar. Det är någonting som inte förbinder regeringspartiet att respektera folkomröstningsresultatet.

Eftersom Miljöpartiet har varit drivande för att det här försöket nu kommer att genomföras är det väldigt viktigt att veta: Kommer Miljöpartiet att respektera utslaget i folkomröstningen och medverka till att avskaffa trängselskatten om utslaget blir ett nej?

Anf. 28 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Det är inte vi i Sveriges riksdag som kommer att avgöra huruvida Stockholm ska ha trängselavgifter eller inte i framtiden, utan det är, som har sagts här, medborgarna i länet som kommer att avgöra det i en folkomröstning.

Självfallet ska en folkomröstning respekteras fullt ut. Jag tror att Martin Andreasson också känner väl till Miljöpartiets syn på folkomröstningar. Det är ett grundläggande kriterium inför en folkomröstning, utöver att det finns ett tydligt ja- och nej-alternativ. Vi har samma grundsyn som statsvetare har givit uttryck för i morgontidningarna i dag, att det ska finnas ett enkelt ja- och nej-alternativ.

Men det innebär också att relevant information, fakta och argumentation ges till människor så att det verkligen kan kallas folkomröstning, så att vi slipper den generande argumentation vi har hört i kammaren i dag där man refererar till någonting man kallar folkomröstningar fastän de har prickats av IRI. Vi kan väl sluta att referera till det och vara ense om grunden för en riktig folkomröstning. Självfallet ska ett resultat i en sådan folkomröstning respekteras.

Anf. 29 JAKOB FORSSMED (kd) replik:

Herr talman! Det är riktigt, som Lars Ångström säger, att vi lever en kort tid. Han säger också att vi är döda länge och då vill vi inte sitta i trafikkaoset. Var det rätt refererat?

Vad vi inte heller vill göra är att stå i Sveriges riksdag och diskutera en fråga som inte borde diskuteras i Sveriges riksdag utan borde diskuteras i Stockholm och Stockholmsregionen.

Lars Ångström anklagar mig för att vara Stockholmsfientlig. Jag tycker att just det är det Stockholmsfientliga i detta, att inte låta Stockholmsregionen och Stockholms stad få makten över den här frågan. Det är Stockholmsfientligt. Det strider mot de demokratiska principer om kommunalt självstyre som vi bör hålla högt, inte minst härifrån. Därför

efterlyser jag att vi tar initiativ och ser över de här reglerna så att vi kan ändra på detta.

Det jag kritiserade vad gäller finansieringen var att man först sätter de här spelreglerna ur spel i ett slags maktspel och sedan inte vet vad det kostar. Jag har i dagar sökt uppgifter om vad det här försöket kommer att kosta, och ingen kan riktigt svara på frågan. Man vill då skriva en in blanko-check för regeringen att bekosta detta försök. Det är just att det är ett försök som gör att det är problematiskt att satsa de miljarder kronor som det kan komma att handla om från statens sida.

Stockholmsfientligheten kan säkert diskuteras i det här sammanhanget.

Anf. 30 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Det är klart att man kan haka upp sig på och kritisera just detta att vi inte vet exakt vad det kostar. Men om man tänker efter är det inte så konstigt att man inte vet exakt vad det kommer att kosta. Ett sådant här försök har aldrig genomförts.

Man vet på ett ungefär vad det kommer att kosta. Man uppskattar kostnaden till 900 miljoner eller någon miljard. Vad vi däremot vet är att den kostnaden har lönat sig samhällsekonomiskt efter bara fyra fem månaders tid. Efter ett och ett halvt eller två år har vi fått intäkter som täcker upp för hela den investeringen. Efter det är det en ren vinst på alla sätt både för näringsliv, bilister och kollektivtrafik. Då kan vi investera närmare en miljard om året i kollektivtrafiken i den här regionen.

Det är kanske så man ska se det, inte haka upp sig på att vi inte vet den exakta summan nu utan se det samhällsekonomiskt i ett längre perspektiv. Då ser vi att det är en väldigt lönsam investering.

Anf. 31 JAKOB FORSSMED (kd) replik:

Herr talman! Ja, man kan tycka att det är att haka upp sig. Det har rört sig om siffror mellan 1 miljard och 3 miljarder, vad jag förstår.

Övervägandena om den samhällsekonomiska nyttan av det här är också någonting som man borde göra på lokal och regional nivå i första hand. Det är också där som beslutet hör hemma. Jag lämnar frågan med att konstatera detta.

Anf. 32 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Jakob Forssmed vet mycket väl varför frågan hanteras i riksdagen. Det är därför att det här försöket och en sådan här verksamhet tarvar en lagändring. Det är vi i Sveriges riksdag som fattar beslut om sådana lagändringar som kan göra försök möjliga, inte bara i Stockholm utan även på andra orter.

Anf. 33 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Herr talman! När jag började lyssna på Lars Ångströms inlägg hörde jag en stark kritik mot hur sakerna hade skötts i Stockholms stadshus under de gångna årtiondena. Det landade uppenbarligen i en ambition från Miljöpartiet att ta över skötseln av dessa frågor i den här kammaren. Jag kan förstå, med det synsättet, att det ledde till att när Miljöpartiet inte

fick som man ville i Stadshuset gick man till Rosenbad, och där fick man igenom det.

Vill ni i Miljöpartiet verkligen ha tvångsförvaltning av kommuner så att man kan ta över vad som är den kommunala viljan? Det är i så fall förvånande.

Jag har en annan fråga. Visst kostar det att stå i kö. Det gör det i dag för den enskilde. Både näringslivsföreträdaren och den enskilda människan som åker får betala i form av tid. Det kostar – tid är pengar. Där finns redan i dag en form av individuell trängselavgift eller betalsystem. Kostnaderna finns där, men problemet är att intäkterna inte når statskassan, stadens kassa eller landstingets kassa. Det är måhända en del av bekymren, som Miljöpartiet ser det.

Måhända finns en del att göra där för att komma fram. Men borde det inte vara den lokala och regionala nivån som i så fall får fatta besluten och väga detta mot andra typer av skatter som drabbar invånarna i den här regionen?

Anf. 34 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Jag hör att Kerstin Lundgren inte har känt till något om de diskussioner som fördes innan det här beslutet fattades i Stockholms stadshus. Jag menar då diskussionerna på lokal nivå i Stockholm mellan de olika partierna. Kerstin Lundgren känner uppenbarligen inte heller till vad Socialdemokraterna ansåg i de här förhandlingarna efter valet.

Köer kostar, säger Kerstin Lundgren, och det borde i sig vara ett styrinstrument. Bevisligen är det inte det. Jag tror att Kerstin Lundgren, precis som många av oss andra här, känner väl till att ekonomiska styrinstrument är det mest effektiva sättet att påverka utveckling. Det är det mest effektiva sättet för ett flygbolag att påverka människors resandemönster. Man kan naturligtvis ha så små differenser att det inte blir någon påverkan, eller också ökar man differenserna så att det blir påverkan.

Det är samma sak med trängselavgiftstanken. En tillräckligt stor skillnad – den behöver inte vara stor, utan det handlar om en 20-lapp under de mest trafikintensiva minuterna – menar trafikforskarna räcker för att påverka 10 % av bilisternas resandemönster och därmed lösa problemet.

Det är utifrån de trängselavgifter som finns i Singapore som jag har tagit mitt argument för att man kan bli av med köer helt och hållet. Där har man en lång erfarenhet av hur man genom att just ändra prisnivåerna och vara väldigt flexibel med systemet inom loppet av veckor kan reglera det. Om det skulle uppstå kösituationer kan man lösa det på väldigt kort tid. Det handlar om att man ändrar taxorna med några ören hit eller dit, och på det sättet kan man styra trafikflödet och undvika för samhället och medborgarna kostsamma kösituationer.

Anf. 35 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Herr talman! Ja, Lars Ångström, ett av bekymren med de här förhandlingarna på den lokala nivån, precis som på den centrala, har varit att de varit mycket nattliga och att det varit få förutnat att delta i dem. Det är ett av bekymren att medborgarna inte har fått säga sitt.

Jag hör Lars Ångström anklaga folkomröstningar som har genomförts i många kommuner i länet för att vara felaktiga. Men frågan är: Vilket

folkligt starkare stöd eller uttalat mandat har Lars Ångström att genomföra det här försöket än vad som ges i dessa folkomröstningar? De är måhända kritiserade och kunde kanske ha skötts bättre. Men de är ändå ett tydligt uttryck för var opinionen står. Det är en opinion som inte heller har funnits med i de interna förhandlingarna mellan partierna men som har kunnat läsa och ta del av detta och som har varit mycket engagerad i den här frågan. Det tror jag att Lars Ångström också är väl medveten om.

Jag skulle bara vilja ha ett klarläggande till, och det gäller det så kallade avtalet, som det sägs att regeringen ska få mandat att göra, som jag förmodar att det finns en majoritet för här i kammaren. Eftersom det finns en betalperiod på tre fyra år, som Lars Ångström nu angav, undrar jag om Lars Ångström kan garantera att man inte söker sluta ett avtal som bakbinder regionen, så att man inte bara står med kostnader för att betala försöket det första året i form av 910 miljoner utan också står med de övriga kostnader som försöket kostar statskassan, inklusive skatteverk och domstolar och annat. Då står man med en räkning för tre fyra år framåt till följd av ett avtal som sluts väldigt internt av några få partier.

Anf. 36 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Jag tror att även Centerpartiet har deltagit i förhandlingar med regeringen under årens lopp som inte har skett offentligt. Vi har varje vecka utskottsmöten där förhandlingarna inte är öppna av olika skäl. Det kan man naturligtvis vara kritisk mot, men det finns skäl till att man förhandlar med varandra utan att det hela tiden sker offentligt och öppet. Det viktiga är ju att resultaten kommer medborgarna till godo och att de också ges, som i det här fallet, möjlighet att i en folkomröstning ta ställning till om det här är en bra sak som man vill fortsätta att ha i Stockholm eller inte. Det är ett väsensskilt synsätt jämfört med vad de borgerliga partierna förespråkade för några år sedan när de sade nej till en folkomröstning.

Här har vi en folkomröstning, och medborgarna kommer att kunna säga ja eller nej till trängselavgifter. Jag tycker att det är så sådana här stora satsningar bör hanteras, i den mån man kan göra det.

Det som jag tycker är intressant är också hur man, även Kerstin Lundgren, återkommer till min kritik av folkomröstningarna. Jag får väl återupprepa, om det inte var tillräckligt tydligt, att det är IRI som har kritiserat folkomröstningarna för att de har varit undermåliga när det gäller att informera medborgarna om vad folkomröstningarna och alternativen stod för. Jag tycker att man bör ta det på lite allvar och se över hur man utnyttjar folkomröstningsinstrumentet så att det inte missbrukas. Det är ett bra instrument om det används rätt, men det är inte ett bra instrument om det används fel.

Slutligen, herr talman, kan jag bara konstatera att även efter den här debatten står kritikerna, som ofta skjuter in sig på teknikaliteter, helt utan trafikpolitiska alternativ. Man har ingen lösning när det gäller den trafiksituation som Stockholmsregionen lider av. Jag tycker att just den avsaknaden av alternativ talar sitt tydliga språk.

Herr talman! Den här debatten handlar om två saker. Den handlar om genomförande av en lag om trängselskatter av den typ som faktiskt trafikuskottet efterlyste i sitt betänkande 2002/03:TU3 om transportpolitik. Där menade en bred majoritet i denna kammare att kommuner och regioner ska kunna utnyttja styrmedel i form av trängselavgifter och miljöstyrande avgifter för att förbättra miljön och öka framkomligheten i hårt trafikerade stadskärnor. Avgifterna bör också kunna användas för att finansiera ny infrastruktur och utveckla kollektivtrafik så att storstadstrafiken som helhet kan förbättras. En förutsättning för införande av trängselavgifter är att de medel som flyter in också stannar kvar i den region som har fattat beslut om trängselavgifter. Vidare måste det vara kommuner och regioner som ska besluta om införande av trängselavgifter. Något krav på betydande majoritet ska inte finnas. Så långt kammarens ställningstagande.

Debatten handlar också om ett avtal under en försöksperiod, om just den här typen av trängselavgifter, med Stockholms stad.

Det här är inte första gången som avgifterna har diskuterats på olika sätt i trafikpolitiken. Diskussionen har förts flera gånger, inte minst, som vi har hört tidigare här i debatten, när det gäller de så kallade vägtullarna i Dennispaketets olika projekt när det gäller vägar och järnvägar. Det har också förts en yvig debatt, vill jag påstå, i Stockholm under många år om möjligheten och behoven av att begränsa trafiken, särskilt under rusningstid.

År 1997 tillsatte regeringen en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om miljöstyrande avgifter i tätorter. Utredaren kom då fram till att det, med den lagstiftning och de grundlagar som vi har i dag, är en avgift om man avgiftsbelägger en viss gata som man har byggt. Om man däremot lägger det på det allmänna vägnätet är det faktiskt en skatt. Därmed har riksdagen att finna sig i det beslutet, och därför har man den beslutsordning som finns i dag.

Man kan naturligtvis ha olika uppfattningar om detta, men inom ramen för den grundlag vi faktiskt har och enligt de regler som finns i dag så har vi att acceptera detta. Det kan vara bra eller dåligt, och man kan naturligtvis som kritiker och när man sitter med alla kort på bordet säga att det kanske hade varit bättre att lösa det på ett annat sätt. Men nu har man inte kunnat lösa det på något annat sätt i det här fallet, och därför väljer man att lägga fram det på det här sättet.

Nu ska man komma ihåg att den ena delen av det här, alltså själva lagen om trängselavgifter, är en allmän lag som inte inriktas särskilt mot Stockholmsregionen. Den andra delen, avtalet, handlar om det avtal man gör med Stockholms stad. Därmed får man också konstatera att just den här typen av trängselavgifter som man nu inför är att betrakta som just en skattefråga.

Det har förts en ganska yvig och konstig debatt i den här salen just i dag. Kerstin Lundgren säger att det inte finns något folkligt mandat. Nej, jag skulle vilja säga så här: Det finns egentligen sällan folkliga mandat, fullt ut, för några förslag när man ska sätta ihop en majoritet där olika partier ska ha igenom sina enskilda små frågor. Då finns det sällan ett entydigt folkligt mandat för just en enda fråga, men totalt sett kanske denna majoritet har ett brett folkligt mandat. Jag vet inte om det när Cen-

tern genomdrev sina hjärtefrågor i den förra borgerliga regeringen, där man var det minsta partiet, fanns ett sådant folkligt mandat för just de förslag som man fick igenom där.

Naturligtvis hade vi socialdemokrater önskat oss en annan ordning när det gäller trängselavgifter. Vi hade självklart velat bygga ut kollektivtrafiken först och sedan införa trängselavgifter. Det hade enligt vårt förmenande varit en bättre ordning för detta, men nu var vi inte ensamma på denna plan. Vi hade faktiskt andra partier som vi skulle förhandla oss samman med, och de ville en annan sak. I slutskedet, när man vägde ihop alla delar i en total överenskommelse, var det just detta system som vi valde. Väljarna får väl utvärdera om det var rätt väg att hantera detta, men det är ingen tvekan om att det är på det sättet praktisk politik fungerar.

Jag måste också kommentera lite grann när det gäller att det ser ut som om det här är någonting som bara händer i Stockholm. Jag vill påstå att i vårt grannland Norge har detta system prövats under längre tid. Motiveringen när man genomförde det var att man skulle betala den väg som man byggde runt Oslo, men i dag är vägen betald, och i dag förs en debatt om att man ska ha kvar de här bompengarna, som det kallas för i Oslo, av just den anledningen.

London har nämnts. Singapore har nämnts. Jag tänker inte ta upp de exemplen, för de har nämnts i flera olika sammanhang. Men jag tycker ändå att man ska nämna ställen där det här byggs ut. Bristol är ett exempel. Edinburgh är ett annat. Där bygger man nu ut det här.

Samtidigt har det också anförts i debatten att man inte har satsat på infrastrukturen i Stockholm under en lång rad av år. Jag vågar påstå att det delvis är en lögn. Men bortsett från det kan jag säga att det faktiskt inte bara beror på hur regeringen har uppträtt utan att det också handlar om hur majoriteterna har skiftat i Stockholm från tid till annan. Vi behöver bara gå två och ett halvt år tillbaka i tiden, kanske tre, för att vara generös mot den borgerliga majoritet som då fanns i Stockholm. Man byggde ingenting – trots att det fanns medel anslagna i Vägverkets budget för att bygga till exempel E 18 mellan Hjulsta och Ulriksdal. Man byggde inte den eftersom man inte var överens med Stockholmspartiet. Det är faktiskt sanningen i det här sammanhanget, så jag tycker inte att man ska kasta så mycket sten i glashus. Det beror alltså inte bara på Socialdemokraterna.

När man har kommit så långt finns det också en annan del i det här som jag tycker är viktig. Det är att för att man ska hantera trängseln i Stockholm måste man också se att det finns flera olika möjligheter. Vi socialdemokrater står för att vi ska kunna bygga ut infrastrukturen, bygga ut kollektivtrafiken. Men vi ska också kunna ta en avgift för trängseln. Om man inte ser att det är möjligt tror jag att man har hamnat långt ifrån verkligheten. Det finns utredningar som har redovisats, inte minst Stockholmsberedningen, som har klarat ut att även om man bygger ut alla förslag till förändringar av framför allt vägsystemet skulle faktiskt fram till 2011 trängsel uppstå igen. Och då har vi ingenstans att bygga ut vidare.

Slutligen, herr talman, skulle man kunna säga att det är fel hus som det här avgörs i. Det är möjligt att det kan ses som det. Men det är ändå Stockholms fullmäktige som har beslutat att vi vill ha det här systemet.

Därmed kan man säga att det också är Stockholms stadshus som beslutar om att ha försöket och inga andra. Jag tycker att det är det som är det viktiga i det här sammanhanget.

Den här moraliska indignationen får mig snarare att tänka på tomma tunnor som skramlar mest och ingenting annat. Man gör ett stort indignationsnummer av en fråga som vi i princip faktiskt är överens om. Därmed måste jag säga att jag egentligen inte förstår mig på argumentationen från vare sig Kristdemokraterna eller Centerpartiet, som faktiskt i grunden tycker att det här är ett bra system. Man gör ett stort indignationsnummer av att vi har en lagstiftning som i varje fall Centerpartiet har varit överens om att det är den här grundlagen, den här synen vi ska ha i skattefrågor – det här är skatt, det här är avgift. Det har Centern varit med på. Men när man måste omsätta detta i praktiska beslut vill inte Centern vara med längre. Jag blir väldigt konfunderad över var Centern egentligen står i debatten.

Anf. 38 MIKAEL ODENBERG (m) replik:

Herr talman! Låt mig först säga att förra året avhölls det folkomröstningar i den här frågan i tolv kommuner i Stockholms län, och mer än 80 % sade nej. Det är en kraftfull opinionsyttring som inte ens kan bortförklaras med hänvisning till den för de flesta okända bokstavskombinationen IRI, som såvitt jag förstår är en självutnämnd grupp utan någon särskild auktorisation.

Efter det missbruket av replikrätten, herr talman, vill jag vara väldigt kortfattad och bara ställa en fråga till Börje Vestlund. I valrörelsen 2002 fick Börje Vestlund frågan: Tänker ni socialdemokrater införa biltullar om ni kommer till makten i Stockholm?

Vad svarade Börje Vestlund på den frågan?

Anf. 39 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Börje Vestlund svarade på den frågan att vi inte skulle införa biltullar om vi inte samtidigt kunde bygga ut kollektivtrafiken. Det var vad jag sade.

Anf. 40 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Herr talman! Börje Vestlund kommer också in på detta att det kanske är fel hus som det här diskuteras i och försöker mena att det är något som egentligen har beslutats av Stockholms stadsfullmäktige, att det här är något som har kommit på initiativ från Stockholm. Men så är ju inte alls fallet. Det här är något som förhandlades fram mellan Peter Eriksson i Kalix och Göran Persson i Malmö för att den socialdemokratiska regeringen skulle kunna sitta kvar. Efter valet, när detta stod klart, tvingade man Socialdemokraterna i Stockholm att bryta sitt vallöfte om att inte införa biltullar.

I det lagförslag som vi nu ska ta ställning till står det ju inte heller någonting om att det är kommunal initiativrätt. Det här är ett lagförslag som fastslår det som vi har vetat hela tiden, nämligen att inför man biltullar eller trängselavgifter, vilket ord man nu vill använda, med nuvarande regelsystem innebär det att det blir riksdagen som får hela makten att införa trängselavgifter, utforma trängselavgifter och också fatta beslut om huruvida de ska avskaffas.

Sedan talar Börje Vestlund om att det här är en fråga där regeringen ändå har en förhandling med Stockholms stad. Det är förvisso sant. Men det här är ju en fråga som berör hela regionen. Här har vi också ett demokratiskt problem som är fullständigt centralt. Regeringens särskilda förhandlingsman i de här frågorna förhandlar, såvitt jag känner till, bara med Stockholms stad och Stockholms läns landsting – inte med någon av de kommuner runt om i regionen som enligt regeringens egen proposition kommer att kunna vidkännas fördyringar i form av olika ombyggnader och annat i det lokala trafiksystemet.

Avslutningsvis, herr talman, undrar jag om folkomröstningen som kommer att hållas 2006. Om det här är ett försök, och om det är så att Socialdemokraterna vill att det här ska utvärderas, varför är det då så att Socialdemokraterna redan nu diskuterar hur man ska utforma sin ja-röstsedel?

Anf. 41 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! På den senare frågan vet jag inte svaret, för den frågan har vi inte diskuterat i Socialdemokraterna i Stockholm. Däremot kan jag svara på de andra frågorna.

Jag är väldigt imponerad över att Martin Andreasson, som förmodligen, liksom jag, satt hemma eller utförde partiarbete under de dagar då de här förhandlingarna pågick, vet vad som försiggick i förhandlingarna.

Men jag vet en sak. Det var att i Stockholms stadshus och förhandlingarna där talade man om att man hade fått samma bud från Folkpartiet när det gällde trängselavgifter som från Socialdemokraterna i samband med de diskussioner vi hade om trängselavgifter. Så det var ingen skillnad i det avseendet. Jag tycker därför att Folkpartiet i synnerhet inte borde ha så höga brösttoner i den här debatten. Det kan inte Folkpartiet ha, för man var lika långt ingångna i de diskussioner som fördes i stadshuset mellan Folkpartiet och Miljöpartiet. Man var fullt beredd på att gå med på dem.

Jag tycker att det är ganska påtagligt här att man säger att det var Persson som tvingade Annika Billström. Det är fantastiskt vad Martin Andreasson måste vara påläst i fråga om vad Persson har tvingat Annika Billström till. Jag vet ärligt talat inte hur detta har uppkommit. Men jag vet i alla fall så mycket som att det fördes debatter både i stadshuset och under de här förhandlingarna.

Dessutom hade vi i Socialdemokraterna i Stockholm i alla fall ganska noga diskuterat igenom hur vi skulle agera i just trängselavgiftsfrågan. Vi hade ett ingångsläge. Vi hamnade inte där vi hade önskat att hamna. Men vi står för den överenskommelse vi har gjort. Det utgår jag från att även Folkpartiet gör när man gör upp med ett annat parti.

Anf. 42 MARTIN ANDREASSON (fp) replik:

Herr talman! När det gäller förhandlingarna mellan Socialdemokraterna och Miljöpartiet behöver jag inte hänvisa till något annat än det som till exempel Annika Billström själv har sagt efteråt – men också det som står i propositionen, nämligen att grunden för det här är uppgörelsen i den så kallade 121-punktsöverenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet på riksnivå för att säkerställa regeringsmakten i Sveriges parlament.

Det är väl inte någonting som man behöver hymla om, att man sade före valet att några biltullar inte kommer att införas och att man sedan efter valet bröt det vallöftet för att kunna klara en uppgörelse med Miljöpartiet på riksnivå?

Den här hanteringen visar just det demokratiska problemet i att det blir Sveriges riksdag som avgör, över huvudet på den berörda regionen, om det ska införas trängselavgifter och biltullar eller inte.

För vår del kan jag gärna upprepa att vi är beredda att medverka till en grundlagsändring som gör att den här makten flyttas ned på lokal och regional nivå, och där det då naturligtvis också måste finnas en samsyn mellan de kommuner som är närmast berörda. Och i Stockholmsregionens fall är det helt uppenbart att någon sådan samsyn inte existerar. Det är bara Stockholms stad som i kollision med resten av regionen har ställt sig bakom det här försöket, eller rättare sagt den rådande majoriteten i Stockholms stad där det styrande partiet gick till val på något annat.

Anf. 43 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Först och främst: Vi kan naturligtvis ha olika uppfattningar om detta var bra eller inte. Men nu fanns det ingen lag i vår författning när det gäller att införa trängselavgifter. Därför var man tvungen att införa en sådan. Hur man än vänder och vrider på detta var en förutsättning för att genomföra detta att göra en anteckning om detta för att få en majoritet för det i Stockholm, och därmed var man tvungen att göra en lagförändring.

Det är alltså bara en viss tomhet i argumentationen. Det handlar i sammanhanget inte så mycket om vem som ville ha makten, utan det handlar om att man ville ha en styrande majoritet i landet men också en styrande majoritet i Stockholms stad. Vad hade alternativen i dessa sammanhang varit? Det fanns inga alternativ att gå vidare och förhandla om. Det är det som är det pinsamma.

Men det pinsammaste av allt är att Folkpartiet i lika hög grad som Socialdemokraterna var berett att diskutera dessa miljöavgifter.

Jag ska också kommentera en sak som gäller regionen. Vi har ett problem. Stockholms stad ligger geografiskt där det ligger med alla sina kranskommuner. Och vilka beslut vi än fattar när det gäller Stockholms stad kommer det att drabba andra delar av regionen. Det betyder att om Stockholms stad aldrig skulle få fatta ett beslut utan att vara överens med hela den övriga regionen skulle situationen bli absurd, Martin Andreasson.

Anf. 44 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Stockholms stad ligger absolut i centrum av den här regionen. Det gör naturligtvis att Stockholms stad också har ett särskilt ansvar för att säkerställa en samsyn och att ta på sig ett ansvar som går utöver den egna fullmäktigelokalen. Det är viktigt därför att den här regionen alltför länge har drabbats av våldsamma inre slitningar. Och vi skulle behöva hitta större samsyn över gränserna. Vi jobbar i dessa dagar gränsöverskridande när det gäller EU och hälsar nya länder välkomna till den gemenskapen, och jag skulle önska att vi kunde hitta bättre samarbetsformer också i den här regionen som vi just nu befinner oss i för att

säkerställa en rad saker. Men där har inte detta försök varit något gott redskap att använda för att nå dessa mål. Det är väl alldeles uppenbart.

Mot den bakgrunden skulle jag vilja ställa en fråga. Lars Ångström talade tidigare om en folkomröstning i länet. Är det så att landstinget också tänker arrangera en folkomröstning, eller vad är tanken?

Jag skulle vilja ställa en annan fråga om det avtal som jag tidigare berörde. Kan Börje Vestlund garantera att det avtal som regeringen förmodligen får sluta inte kommer att drabba den här regionen med kostnader om försöket tar slut sommaren 2006 och väljarna bestämmer att man inte ska fortsätta med detta?

Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Jag ska svara på det sista först. Jag tycker att detta försök som det har utformats blir ett ganska bra försök. Och jag kommer att arbeta för att man ska kunna fortsätta med försöket. Vi kan konstatera att i de flesta opinionsmätningar som har gjorts om den här typen av avgifter, oaktat vad syftet har varit med avgifterna, har det vänt – 60 % har varit mot och 40 % har varit för. Jag är därför ganska hoppfull om att man inte kommer att få sluta med detta utan att det kommer att fortsätta.

Det vore mer intressant att få veta om Kerstin Lundgrens koalitionsbröder är intresserade av att fortsätta om det blir ett ja. Men den frågan får vi återkomma till.

När det gäller samsynen på denna region delar jag Kerstin Lundgrens uppfattning. Det har varit för mycket ryckighet och för mycket fram och tillbaka i politiken. Självklart har mitt parti stått för den. Kerstin Lundgrens parti har också stått för den i olika sammanhang. Det är en hemläxa som vi borde gå hem och fundera över och inte alltid göra de kortsiktiga och opinionsmässigt bästa vinsterna. Där tror jag att vi har mycket att lära, inte minst av de mer glest befolkade delarna av landet.

När det gäller folkomröstningar i länet har jag inte hört talas om någonting annat än att det ska göras en folkomröstning för Stockholms stad och ingenting annat. Det är väl också det som man inriktar sig på i detta sammanhang. Jag har svårt att se att några som inte finns i kommunen skulle få omfattas av detta. Men det tycker jag i så fall att man får låta regionen fortsätta att diskutera.

Anf. 46 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Jag hörde inget svar på frågan om avtalet. Vad händer om det blir en restnota i fråga om avtalet? Låt oss säga att kostnaden hamnar på ett par miljarder och intäkterna på 800–900 miljoner, vem står för mellanskillnaden? Kommer avtalet att innebära att det blir den här regionen som får detta i knät, det vill säga att betala detta antingen i form av mindre infrastruktursatsningar under kommande år eller i form av någon typ av skatteinbetalningar för de kommande åren oavsett majoritet? Det var den ena frågan.

Sedan skulle jag avslutningsvis vilja kommentera Centerns tidigare hållning. Vi står för den. Vi anser att vi i den här riksdagen ska medverka till att möjliggöra för den lokala och regionala nivån att fullfölja sitt mandat från folket. Men vi har konstaterat – och det här exemplet är tydligt i det fallet – att vi måste ha ett ramverk som gör att makten verkligen ligger där och inte på andra ställen, att man inte överflyglas på

områden där man egentligen inte vill. Det bara förstärker min uppfattning att vi i stället för att skynda fram här ska se över regeringsformen för att göra det möjligt, såsom vi har sagt hela tiden, för det lokala och regionala beslutsfattandet att utifrån det folkliga mandatet fullfölja det som man finner bäst.

Prot. 2003/04:106
30 april

Remissdebatt

Anf. 47 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! När det gäller avtalet, Kerstin Lundgren, utgår jag från – och jag kan inte utläsa någonting annat i propositionen – att man kommer att stå för dessa kostnader från statens sida. Det står i propositionen såvitt jag kan utläsa, och jag utgår från att regeringen också kommer att stå fast vid det.

Det andra skulle jag vilja kommentera på följande sätt. Jag håller med Kerstin Lundgren om att det här sättet kanske inte är det optimalt bästa sättet att hantera detta. Men vi hade de facto ingen lag som gjorde det möjligt. Och vi har en grundlag som Kerstin Lundgrens parti har stått bakom. Det är möjligt att vi ska ändra den. Men när det gäller att kritisera den delen i meningen att vi kanske borde ändra grundlagen så att detta inte är möjligt och att avgifter ska hanteras på ett annorlunda sätt är jag inte kompetent att bedöma det. Kerstin Lundgren kanske har en bättre kompetens i fråga om detta är möjligt, så att vi inte får en smygskatt så att man sedan kan gå till Europadomstolen och säga att detta är en smygskatt som man inte vill betala. Och så sätts systemet helt ur spel.

Låt oss i så fall, menar jag, föra en sådan diskussion parallellt så att vi får en positiv diskussion. Både Kerstin Lundgren och Socialdemokraterna är ju i det avseendet överens om att vi ska kunna ge regioner och kommuner möjligheten att genomföra det här, så låt dem göra det.

Det grundläggande är trots allt att Stockholms fullmäktige med den majoritet som finns i dag har kommit fram till att man faktiskt vill ha det här systemet; man har beställt det från riksdagen. Sedan kan man alltid fundera över om det här var det allra bästa. Kanske skulle det ha varit på ett annat sätt, men nu har vi inget annat styrmedel i de här sammanhangen. Detta har utretts inte *en* gång utan tre gånger, och alla gångerna har man kommit fram till samma sak.

Anf. 48 BJÖRN HAMILTON (m):

Fru talman! Det finns väl inte mycket mer att säga i frågan efter den här mycket livaktiga debatten. Jag tänkte ändå uppta er tid lite grann och kanske understryka vissa saker som redan sagts.

Vi har ju diskuterat folkomröstningarna mycket ute i kommunerna, och det har yttrats här att det skulle vara genant att hävda att de på något sätt har relevans. Jag måste säga att jag tycker att det snarare är genant att på det sättet nonchalera folkviljan.

Jag har varit mycket delaktig i en omröstning som vi hade i min kommun, Danderyds kommun. Människor var oerhört engagerade. Det var betydligt lättare att få dem att gå och rösta i det här fallet än det var att få dem att gå och rösta om euron, som vi samtidigt gjorde. Det fanns en oerhörd kraft och vilja att säga nej till de förslag, idéer, som redan då fanns. Jag tycker att det är genant att inte ta hänsyn till de resultat som ändå har framkommit i en majoritet av Stockholms kranskommuner där en *stor* majoritet har sagt nej till det här.

Vill man nu nonchalera det här kan man ändå grunda det på att en majoritet av partierna i Stockholmsområdet gick till val på att säga nej till biltullar och fick då ett verkligt stöd för det i det allmänna valet. Det är väl ändå folkvilja och något man borde ta hänsyn till? Att det största partiet sedan vände efter valet är naturligtvis bara att beklaga. Men visst finns det en förankrad folkvilja i dag mot att införa sådana här system i Stockholmsregionen.

I morse läste jag, som förmodligen många andra, tidningen – Svenska Dagbladet – och konstaterade då att man återigen har skrivit att Stockholm inte längre är en tillväxtmotor i Sverige. Det har ju konstaterats flera gånger här. Man kan då undra varför stockholmarna ska belastas med ytterligare skatter – skatter som inte kan anses tillväxtfrämjande.

Redan i dag har vi Sveriges högsta boendeskatte. Där inkluderar jag både förmögenhetsskatten och fastighetsskatten. Vi betalar Robin Hood-skatt, utjämningsavgift, till stora delar av övriga Sverige på både landstingsskatten och kommunskatten. Nu vill regeringen införa en speciell skatt på Stockholmsbilisterna. Är det inte snart nog?

Sedan hävdar man att trängseln i Stockholms stad är så förfärligt jobbig. Men trängseln finns inte i innerstan utan på infartslederna – om den nu finns – och vid vissa tidpunkter. Den finns i kranskommunerna.

För inte så länge sedan hade jag en interpellationsdebatt i frågan med finansministern. Jag skisserade då en idé. Om det nu blir en lagstiftning och man får införa trängselskatt i de olika kommunerna undrar jag hur det blir om vi i Danderyd skulle införa trängselskatt på E 18. Det kan väl regeringen eller riksdagen inte säga nej till om man nu tillåter det i Stockholm? Jag kan försäkra er om att Danderyds kommunkassa betydligt skulle förstärkas. Förmodligen skulle vi kunna sätta kommunalskatten till 0. Men man hade inte blivit så förtjust i Österåker och Täby, som ju skulle behöva betala den här skatten till danderydsborna, till Danderyds välfärd så att säga. Enligt vad man tycker här hade vi inte behövt fråga vår omgivning om den tyckte att det var bra eller inte.

Jag nämner det här exemplet bara för att belysa hur fullständigt orimligt det är att införa en sådan här lagstiftning som ger kommunerna möjlighet att införa trängselavgifter. Vi lever i ett stort sammanhang. Man måste ta hänsyn till helheten, till hela regionen och till vad regionen tycker – inte bara till Stockholms stad. Det är ju vi ute i regionen som betalar det här, inte stockholmarna som bor i innerstan. Det är vi som varje dag ska in till stan som får betala. Det drabbar inte, som man brukar säga, de rika i Djursholm utan det drabbar dem som redan i dag har svårt att få det att gå ihop. Det är förvånande att en socialdemokratisk regim kan tänka i sådana här banor.

Propositionen innebär att det är staten som ska fatta alla beslut gällande skatten, inklusive förändringar av avgiftsnivåer. Därmed har Stockholm helt tappat kontrollen över skatten eftersom staden enbart kan lämna synpunkter på skattens utformning och nivå, på förändringar eller på skattens avskaffande. Därför tycker jag att regeringen måste lämna ett tydligt besked om att man ämnar följa Stockholms vilja trots att investeringskostnaderna nu blir mycket höga.

Sedan kan man undra om Stockholm verkligen får några pengar av det här. Det finns visserligen skrivningar i propositionen om att staden ska få de intäkter som överstiger statens avskrivningskostnader för det

första året. Enligt Annika Billström handlar det om 700–800 miljoner kronor. Men eftersom det här är ett försök är det givetvis mycket märkligt att det inte ska avskrivas direkt utan att det sprids ut på ett antal år. Man har då egentligen ingen aning om hur stora intäkterna blir.

Vi kan referera till Londonprojektet, som det talats mycket om här. Intäkterna av det har blivit ungefär hälften av det man prognostiserat. Det är inte sant att alla affärer i Londons innerstad tycker att det här är bra. För väldigt många har omsättningen sjunkit. De känner sig hotade ekonomiskt.

Vidare har vi detta med vad Lagrådet tycker om det här. Lagrådet har haft rätt mycket synpunkter som man inte har tagit hänsyn till. Det här med taxi till exempel, för att gå in på en detalj, stämmer inte överens med EU:s konkurrensregler. Man har också haft synpunkter på att utformningen egentligen inte stämmer överens med vad man vill åstadkomma. Man kommer alltså inte att åstadkomma det man vill med den utformning man har.

Man gör rätt stora förändringar i sekretesslagen. Det har vi inte diskuterat här i dag. Men det är för mig rätt viktigt; det måste jag säga. Jag tänker på lagen om allmän kameraövervakning. Det är naturligtvis anmärkningsvärt att man gör så stora förändringar i svensk integritetslagstiftning utan att det blir någon större debatt om det.

Biltullarna innebär att storebrorssamhället är här och betyder i praktiken att alla rörelser över tullsnitten kommer att registreras och analyseras i statens datorer. Tänk på det! Storebror breder ut sig. Snart vet myndigheterna allt om oss – var vi är, var vi befinner oss.

Nej, fru talman, låt oss slippa det här med trängselskatt! Tvinga inte stockholmsborna att betala vad staten i andra delar av landet ansvarar för! Man *skulle kunna tänka sig* utvecklingen att statsmakterna i en framtid lägger in de pengar som alstras av trängselskatten i det generella infrastrukturanslaget till Stockholmsområdet. Låt oss, fru talman, undvika att öppna upp för detta!

Anf. 49 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag ska bemöta ett av Björn Hamiltons argument här och hans kritik mot folkomröstningarna.

Som ett faktum kvarstår att i alla kommuner underlät man att ha en omfattande information till sina medborgare om argumenten för respektive mot trängselavgifter. Man undvek att redovisa trafikforskarnas syn på detta. Man undvek helt enkelt att göra det grundläggande arbetet för att få en folkomröstning värd namnet. Det är av de skälen som IRI prickade samtliga tolv folkomröstningar.

Vad hade hänt om man hade givit ett underlag för att fatta beslut? Det kan man bara spekulera om, men jag tycker att det är intressant att titta på Haninge kommun, som lät göra en opinionsmätning hos medborgarna. Man hade ytterligare några alternativa frågor utöver frågan om man var för eller emot trängselavgifter. En av frågorna var av typen: Om trängselavgifterna skulle investeras i bättre kollektivtrafik, skulle du då ändra uppfattning? Med det tillägget blev det en majoritet för trängselavgifter. Här gav man inte ens fakta, utan det var bara ett förslag, precis som det nu har blivit utformat. Jag är helt övertygad om att skulle man ge fakta skulle det se helt annorlunda ut.

Därför tycker jag, fru talman, att det är lite förmätet att hävda att de här folkomröstningarna skulle tas till intäkt för att en majoritet av medborgarna är emot. Dessutom står Björn Hamilton här och för med en ren osanning när han säger att i en majoritet av kommunerna röstade man emot. Det var 12 kommuner av länets 25 som hade folkomröstning. Mig veterligen är 12 av 25 ingen majoritet. Det Björn Hamilton säger är helt enkelt inte sant.

Låt oss gemensamt i stället verka för bra folkomröstningar. Tidigare har Moderaterna inte alls varit inne på den linjen, utan man ville införa det här utan folkomröstningar. Stöd nu det här och gör ett bra arbete ni också inför folkomröstningen så kanske vi kan få ett rättvisande resultat.

Anf. 50 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Jag kan inte yttra mig om mer än den folkomröstning som jag själv deltog i. Jag refererade också bara till den. Jag sade också att det var 80 % av de röstberättigade i de tolv kranskommunerna som tyckte så. Har jag sagt något annat var det naturligtvis fel. Det var just i de kommuner där man folkomröstade som det var 80 % som inte ville ha det.

Med tanke på det engagemang som jag vet att man hade i min hemkommun i denna fråga och hur kommunen informerade om fakta om trängselskatterna förstår jag inte den här diskussionen om att det skulle vara genant att stödja sig på uppgiften att en stor majoritet av danderydsborna är emot trängselskatter. Det är så.

Lars Ångström är välkommen att hälsa på hos oss någon gång. Det räcker med att gå ut i Mörby Centrum en fredag eftermiddag där det är mycket folk och fråga.

För mig som politiker, som ändå har som uppgift att representera mina väljare och representera vad de som har valt mig tycker, är det rätt svårt att uttrycka mig på det sätt som ni gör här om folkomröstningar.

Anf. 51 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag tror tyvärr att IRI hade rätt i sin bedömning och i sin prickning av samtliga folkomröstningar, utifrån det material som jag tog del av i de flesta kommuner såsom arbetande politiker i länet. I Ekerö kommun hade vi en information som gick ut till medborgarna om vad respektive parti tyckte – ja eller nej, om man var för eller emot. Men det fanns inga faktaunderlag, inga referenser till vad trafikforskare och olika institutioner hade sagt i den här frågan. Det var över huvud taget ett uselt beslutsunderlag.

Därför tycker jag att man ska vara försiktig när man hävdar att 80 % i länet är emot detta. Inte ens hälften av kommunerna har haft en så kallad folkomröstning. För det andra har samtliga som haft det prickats just på grund av ett bristande beslutsunderlag. Man ska vara lite försiktig när man står och gör sig bred och hävdar att man är representativ för hela befolkningen när det kanske inte riktigt är på det sättet.

Men vi får väl se inför folkomröstningen i valet 2006 vad folk tycker. Vi får säkerligen se opinionsmätningar efter försöket och se vad folket tycker i Stockholms stad och i Björn Hamiltons egen hemkommun. Sedan kan vi ta en ny diskussion och se vem som hade rätt.

Anf. 52 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Jag tar gärna en ny diskussion då, och jag tror mig veta hur man kommer att tycka i Danderyd. Man ändrar inte uppfattning så där enkelt.

Jag upplevde att man var så oerhört engagerad i den här frågan, och man var oerhört bestämd. Jag tycker att det är nonchalant mot människor att säga: Okej, ni har inte lärt tillräckligt i frågan så ni bör inte ha någon uppfattning. Man var oerhört bestämd; man var betydligt mera tveksam i eurofrågan, där vi hade massor med information. Folk var oerhört bestämda över detta och ville inte ha några trängselskatter. Det är det jag vill hävda, och det är den uppfattningen jag representerar.

Anf. 53 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Jag är helt övertygad om att Björn Hamilton är en väldigt god representant för just sina väljare i Danderyd. Det tvivlar jag inte ett ögonblick på, just med den utgångspunkten att danderydsbon inte precis representerar den genomsnittliga personen i Stockholms län. Därmed kan man göra sig stor och säga att man vet vad danderydsborna vill. Men jag tror inte att det representerar vad den genomsnittliga stockholmaren vet. Det tycker jag är värt att notera i sammanhanget.

Jag reagerar över några saker. Man hänvisar till att tillväxten har gått ned i Stockholm och att det skulle bero på all världens djävlighet, ursäktat fru talman, som regeringen har lagt över denna region. Det ligger kanske ett visst mått av sanning i det, men jag tror att man gör det väldigt enkelt för sig. Detta har analyserats på ett seriöst sätt bland annat av en del av våra högsolor. De har kunnat konstatera att vi har varit i ungefär liknande situation som till exempel – jag ser Arne Kjörnsberg här – Borås där man lade ned stora delar av textilindustrin. Det var helt enkelt så att det gjordes en för ensidig satsning på just IT och en servicesektor som minskade med en väldig fart. Jag tror inte att man ska bortse från det. Jag tror inte att man ska säga att det ena är bra och det andra inte bra.

Det andra som jag skulle vilja säga är att Björn Hamilton är lite slarvig i det här sammanhanget. Han säger: Hur ska vi veta att det blir ett stopp? Jo, helt enkelt därför att det står så i propositionen. Det är en försöksperiod mellan två tidpunkter som partierna i Stockholms kommun har kommit överens om.

Anf. 54 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Fru talman! Utvecklingen i Stockholm kan vi alltid diskutera, men till och med Finansdepartementet har konstaterat i en utredning som lades fram häromdagen att stockholmarna har mindre att röra sig med trots att man här har högre inkomster. Efter alla skatter och avgifter som läggs på stockholmarna har man i genomsnitt mindre att röra sig med än vad man har i många andra kommuner ute i landet. Det är fakta, och det är det som styr utvecklingen i vår landsända här och gör det jobbigt för hela Sverige. Stockholm var åtminstone tidigare en motor för tillväxt i hela landet. Att lägga ytterligare en skatt på stockholmarna är inte att främja någon tillväxt. Det är att stärka den utveckling som gör att vi får mindre pengar att röra oss med, att vi blir fattigare här i Stockholmsområdet.

Det kan inte och borde egentligen inte vara regeringens vilja.

Anf. 55 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Fru talman! Det andra som jag tänkte ta upp i sammanhanget är den fullständiga ignorationen. Nu har det blivit ett storebrorssamhälle, säger Björn Hamilton och tycker att det är någonting förskräckligt. Jag trodde att vi var överens om att på grund av den grundlag som vi har var vi tvungna att betrakta detta som en skatt. Bra eller dåligt, men det var en skatt. Det har flera utredningar kommit fram till. Det är en skatt. Då är det konsekvent med den hållningen att lägga in trängselskatter i sekretesslagen på samma sätt som alla andra skatter. Om det är något storebrorssamhälle vet inte jag, men det är i så fall lika mycket av ett storebrorssamhälle att låta inkomstskatten av tjänst och andra skatter ligga under sekretesslagen. Det är hela skälet till att man gör denna förändring av sekretesslagen. Det blir i så fall ett bra exempel på att man har gått igenom den lagstiftning som handlar om detta och inte missat någonting i det här sammanhanget.

När det gäller kamerorna finns det många olika metoder att välja bland för att ta upp avgiften. Det har vi inte alls diskuterat i den här debatten.

Det är klart att det kan finnas bättre tekniska lösningar, men för närvarande har man inte hittat någon annan lösning. Jag hoppas att man ska kunna göra det. Det här sättet att hantera avgifter är inte det optimala.

Det som är sämst är att ha det som i Norge där avgiften tas upp konstant via vanliga kassor. Men det sätt som nu föreslås är kanske ett av de mindre dåliga alternativen.

Anf. 56 BJÖRN HAMILTON (m):

Fru talman! När det gäller detta med att storebror ser dig är det här ett ytterligare ingrepp i den personliga integriteten. Jag upplever det i dag som att det finns kameror överallt i vår huvudstad. Vi kan inte gå någonstans utan att bli fotograferade och registrerade. Nu ska det bli ytterligare kameror som kommer att fotografera oss när vi åker in eller ut genom tullarna.

All information samlas på olika ställen, men just den här informationen samlas gemensamt. Jag tror inte att Börje Vestlund kommer att missbruka detta, men vad händer i en framtid?

Det är så lätt att få fullständig kontroll över folk, och det är det jag menar med att storebror ser oss. Det här är ett led i utvecklingen mot en total kontroll över människor.

Jag ser framför mig att vi snart har små chips inopererade i våra hjärnor. Då kan storebror verkligen följa oss överallt. Vi kanske inte ens behöver anmäla att vi åker in till stan, utan det är bara att "chippa" till och så har Björn Hamilton debiterats si och så mycket på sitt livskonto som staten administrerar.

Man kan skratta åt det här, men vi måste vara aktsamma inför den här utvecklingen. Det här sker successivt, och det finns alltid ett vällovligt syfte att övervaka just det och just då, i taxibilar, i tunnelbanan och så vidare.

Till slut lever vi i det samhälle George Orwell skrev om en gång i tiden.

Överläggningen var härmed avslutad.

2 § Avsägelse

Talmannen meddelade att *Azad Karim* (fp) anhållit om entledigande från uppdraget som ersättare för riksdagsledamot i Västmanlands läns valkrets.

Kammaren biföll denna anhållan.

3 § Meddelande om frågestund

Talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 6 maj kl. 14.00* skulle följande statsråd närvara:

Finansminister Bosse Ringholm, statsrådet Ulrica Messing, justitieminister Thomas Bodström, försvarsminister Leni Björklund och statsrådet Barbro Holmberg.

4 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2003/04:443

Till riksdagen

Interpellation 2003/04:443 av Anne-Marie Pålsson om högre utbildning till utländska studenter

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 1 juni 2004.

Skälet till dröjsmålet är bland annat tjänsteresor och tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 27 april 2004

Utbildningsdepartementet

Thomas Östros

Interpellation 2003/04:449

Till riksdagen

Interpellation 2003/04:449 av Kalle Larsson (v) om demokratiprocessen i Nepal

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 14 maj.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresor.

Stockholm den 27 april 2004

Utrikesdepartementet

Laila Freivalds

Enligt uppdrag

Per Thöresson

5 § Svar på interpellation 2003/04:415 om den småskaliga livsmedelsförädlingen

Anf. 57 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Åsa Domeij har frågat mig om jag avser att verka för att särskilda marknadsfrämjande åtgärder för produkter från småskalig livsmedelsförädling införs, om jag avser att verka för att behovet av långsiktig finansiering av utbildning säkras då det gäller småskalig livsmedelsförädling, om jag avser att verka för att den småskaliga slakten får förutsättningar att konkurrera med storskalig slakt som exempelvis i Österrike samt om jag avser att ta initiativ till att etablera en handlingsplan för att utveckla småskalig livsmedelsförädling.

Jag håller med Åsa Domeij om att den småskaliga livsmedelsförädlingen har en utvecklingspotential och att den är viktig för en uthållig utveckling på landsbygden. Regeringen arbetar därför också kontinuerligt för att främja den småskaliga livsmedelsförädlingen.

Regeringen gav år 2001 Livsmedelsverket (SLV) i uppdrag att utreda vilka hinder som förelåg för den småskaliga livsmedelsproduktionen. Detta har lett till att Livsmedelsverket fått i uppdrag att genomföra flera åtgärder. Ett exempel på en viktig förändring för många mindre producenter är att reglerna för krav på tillstånd för försäljning av livsmedel på annan plats än i godkänd livsmedelslokal, exempelvis på torg och marknader, kraftigt förenklats. I miljö- och landsbygdsprogrammet finns bland annat förädlingsstödet där den småskaliga livsmedelsproduktionen är en prioriterad kategori.

Inom EU gäller harmoniserade regler för slakterier och för myndigheternas avgiftsuttag för köttbesiktning. Det finns vissa möjligheter till undantag när det gäller lokalkrav och en viss flexibilitet då det gäller hur avgiftssystemet utformas. Syftet med avgiftsdirektivet är dock att full kostnadstäckning ska uppnås för kontrollerna. Det innebär att samma regler gäller för både svenska och till exempel österrikiska slakterier.

De förändringar av avgiftssystemet för de småskaliga slakterierna som Livsmedelsverket har börjat genomföra från den 1 april i år bedöms ge betydande kostnadssänkningar för de mindre slakterierna. Sverige har inom EU drivit frågan om att tillåta mobil slakt av även andra djurslag än ren. Detta blir också fallet när det nya hygienregelverket träder i kraft. Inför ikraftträdandet av de nya reglerna har Livsmedelsverket fått i uppdrag att förbereda de nationella anpassningar och eventuella undantag som behöver göras för att utvecklingen av mobil slakt, småskalig slakt och småskalig livsmedelsförädling ska gynnas.

Regeringen har helt nyligen gett i uppdrag till Statens jordbruksverk och Livsmedelsverket att utreda behov av och ge förslag till åtgärder för att främja och underlätta för lantbruks- eller landsbygdsföretagare att utveckla sina företag med ekonomiskt bärkraftig småskalig livsmedelsförädling. Myndigheterna ska också överväga om redan existerande utbildningsverksamhet kan utvecklas eller anpassas för att bättre motsvara landsbygds- eller lantbruksföretagarnas behov.

Genom den modell för genomförandet i Sverige av EU:s nya jordbrukspolitik som regeringen och samarbetspartierna har enats om förstärks stödet till investeringar för småskalig livsmedelsförädling och ökad djurvelfärd med ca 100 miljoner kronor från år 2005. Ytterligare medelstillskott för småskalig livsmedelsförädling har aviserats i vårpropositionen.

Inom ramen för den nya gemensamma jordbrukspolitiken i EU kommer 30 miljoner kronor årligen att kunna ges i stöd till kvalitets- och marknadsfrämjande åtgärder. Dessa insatser omfattar också den småskaliga livsmedelsproduktionen.

Det är min avsikt att återkomma till riksdagen med en information om vårt samlade arbete när det gäller småskalig livsmedelsproduktion.

Då Åsa Domeij, som framställt interpellationen, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet medgav tredje vice talmannen att Ingegerd Saarinen i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 58 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Jag vill tacka Ann-Christin Nykvist för svaret. Som jordbruksministern säger har en hel del satsningar nyligen kommit till stånd genom regeringens samarbete med Miljöpartiet om vårpropositionen och genom skrivelsen om det nationella genomförandet av halvtidsreformen av den gemensamma jordbrukspolitiken.

Dessa satsningar ger, tillsammans med regeringens nyligen beslutade uppdrag till Livsmedelsverket om att utreda och lägga fram förslag till hur lokal livsmedelsförädling ska främjas, goda förutsättningar för flera nödvändiga förändringar.

Miljöpartiet ser lokal, småskalig livsmedelsförädling som en mycket viktig del av en positiv framtidsutveckling. Lokal vidareförädling gör att en större del av den färdiga produktens förädlingsvärde stannar i bygden. Detta har givetvis mycket viktiga regionalpolitiska aspekter. Det handlar om att utveckla hållbara näringar ur den egna kulturella myllan och att kunna använda idéer som ökar samarbetet och självkänslan i den egna bygden. Det handlar om att öppna för kreativitet och framtidstro.

Som exempel kan nämnas Skärvångens bymejeri som med hjälp av 200 getter och 60 kor ger arbetstillfällen åt 15 personer och samtidigt förhindrar att sju byar växer igen. Mejeriets välrenommerade ostar säljs såväl hemma i Jämtland som på export – nyligen tog man sig in på den australiska marknaden.

Lokal vidareförädling innebär dessutom per automatik en motkraft till den nuvarande trenden mot ökad storskalighet, enformighet och anonymitet. Många små producenter ger givetvis ett rikare utbud till konsumenterna och ökar valfriheten. För lokal produktion är också ofta den regionala hemmamarknaden det viktigaste avsättningsområdet. Det leder till ett närmande mellan konsument och producent, med stora möjligheter till förmedling av mervärden.

Ett bekymmer kan möjligen vara ett EU-förslag om en ändring av de gemensamma hygienreglerna. Förslaget syftar bland annat till att förenkla nuvarande regelverk och minska detaljregleringen. Egentillsynen ska garantera säkra livsmedel till konsumenten. Större ansvar läggs nu på

producenten. Egentillsynen kan då riskera att bli en kostnad som blir alltför hög för den småskaliga producenten.

Dessutom kommer dagens system med två nivåer för godkännande att försvinna. Enligt dagens system kan en enklare kontrollnivå betyda att man godkänner att producenten säljer sin produkt enbart på den lokala marknaden. Att det finns en nivå för produkter som enbart säljs lokalt eller regionalt eller möjligtvis i det egna landet är för mig viktigt. Hur ser ministern på det?

En annan sak som vi alla vet är att problemen ser olika ut i olika länder, och det är inte säkert att all kontroll som är nödvändig i ett tätbefolkat centraleuropeiskt land nödvändigtvis är befogad i glesbefolkade länder som de i Norden.

Ett exempel här kan vara den omfattande vattenkontrollen, som rimligen inte behöver ha samma omfattning i Sverige som i Belgien. Denna kontroll riskerar att bli en både dyr och onödig pålaga i Sverige. Hur agerar Ann-Christin Nykvist för att olika regelanpassningar beroende på omständigheter som påverkar hygien och livsmedelssäkerheten ska vara möjliga och tillåtna?

Anf. 59 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v):

Fru talman! Jag måste först tacka Miljöpartiet för att denna mycket viktiga interpellation har lämnats in. Det är också angeläget för mitt parti att diskutera de här frågorna, och det är därför som jag deltar i den här debatten.

När man pratar med dem som är i branschen säger en del att ett fortsatt utredande bidrar till en osäkerhet för framtiden. De tycker att det varit för mycket utredande kring småskalig livsmedelsteknik. Då är frågan: Ska man avveckla eller utveckla? Många kräver handling och att politiska beslut fattas så fort som möjligt, och jag tror att det är viktigt.

Personligen måste jag säga att jag är jätteglad att vi i jordbruksförhandlingarna blev överens om att förstärka stödet till investeringar för småskalig livsmedelsförädling och ökad djurvelfärd och att det har aviserats ytterligare pengar för småskalig livsmedelsförädling i vårpropositionen. De här resurserna behövs, och det behövs handlingskraft och politiska beslut.

Jag fick ett material från ett gårdsslakteri, Nordfår i Järvsö. Det är det sista småskaliga slakteriet i Gävleborgs län. För inte så länge sedan fanns det sex stycken, men fem av dem har lagts ned. Det här är ett slakteri som i och för sig har byggts ut successivt. Man har en gårdsbutik, och under 2002 iordningställdes en livsmedelslokal för tillverkning av charkprodukter, sylta, lammrulle, korv, paté, ärtsoppa med mera. Under året togs 31 lammrecept fram. Här kan man se den unika möjlighet som många små företagare har att utveckla idéer och genom det skapa sysselsättning.

Jag tror att det är väldigt viktigt att vi satsar på den småskaliga livsmedelsindustrin. Den spelar en väldigt viktig roll för dynamiken och konkurrenssituationen på den lokala marknaden. Det var något som man insåg här i riksdagen redan 1989–1990, då en proposition diskuterades om att arbeta för en utveckling av den småskaliga slakteriverksamheten. Många av de beslut som fattades då har också resulterat i den situation som är i dag.

I mitt parti ville vi att man skulle tillsätta en utredning för att titta på hur förändringarna i livsmedelslagstiftningen skulle slå och också ge förslag till skydd för den småskaliga slakteriproduktionen via en förändrad köttbesiktning. Jag tror att en sådan utredning hade varit till gagn för verksamheten och att färre hade lagt ned sin verksamhet.

Syftet med bestämmelserna måste vara att skapa förutsättningar för lika konkurrensvillkor för företag som hanterar livsmedel. Därför är det viktigt att vi gör allt vad vi kan för att skapa enkla regelverk.

En av orsakerna till problemen när det gäller småskalig livsmedelsteknik är att avstånden har varit för långa. Det är inte lönsamt att köra en mjölkbil när det är 15 mil mellan gårdarna, och det finns inte tillräckligt stort underlag för att hålla slakterier när antalet djur är för litet. Det här är en problematik som blir mycket tydlig när det gäller ekologiska livsmedel, och då särskilt ekologiskt kött.

Jag vill fråga jordbruksministern om vi i vårt fortsatta samarbete verkligen kan satsa lite mer på att hitta de här enkla lösningarna så fort som möjligt.

Anf. 60 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Det är alldeles uppenbart att vi är överens om att det finns en utvecklingspotential i den småskaliga livsmedelsproduktionen och i livsmedelsförädlingen. Det är mycket glädjande.

Jag tycker att det är mycket angeläget att vi håller fast vid den svenska modellen, som innebär att vi ska ha säker mat och mat som är producerad på ett etiskt försvarbart sätt. Då tänker jag bland annat på djuromsorgsfrågorna. Inom ramen för EU-arbetet verkar jag för att vi ska ha säker mat och att vi ska ha konsumentskyddskrav och djurskyddskrav som ligger på en hög nivå. Men vi ska givetvis också se till att vi inte får regler som är för krångliga för olika typer av företagare. Jag tänker då speciellt på den småskaliga produktionen. Där tar jag till vara de svenska intressena, och har gjort det mycket tydligt i förhandlingarna kring hygienpaketet. EU:s jordbruksministrar fattade det här beslutet i måndags, och systemet träder i kraft 2006.

Jag tycker att vi har fått ett väldigt bra hygienpaket. Vi ska ha en kontroll i hela livsmedelskedjan, från jord till bord. Vi ska också se till att vi har ett riskbaserat system, så att kontrollresurserna läggs där de bäst behövs. Det kan givetvis gynna den småskaliga produktionen. Vi ska också se till att vi, när vi anpassar det här till de svenska förhållandena, tar hänsyn till småskaligheten. Det är tydliga uppdrag som våra myndigheter har när de jobbar med det svenska införandet av reglerna.

Man kan tycka att vi har utrett mycket, men vi har också vidtagit ett antal åtgärder. Det tycker jag att mitt svar tydligt redovisar. Vi har gått till handling i flera avseenden.

Jag kan ta slakten, som Sven-Erik Sjöstrand tar upp, som ett exempel. I det system för avgifter för köttbesiktningar som nu införs tar man särskild hänsyn till de små slakterierna, och det blir en 45-procentig reduktion av avgifterna i den delen.

I den departementspromemoria om tillsyn av livsmedel och djurskydd som Jordbruksdepartementet har lagt fram och som ska leda till en proposition under hösten, tar vi också särskild hänsyn till den småskaliga livsmedelsproduktionen.

I vårpropositionen aviseras särskilda pengar för närslakt. Vi har också arbetat med volymgränserna när det gäller de små slakterierna.

Så jag tycker att det finns ett antal exempel på att vi inte bara i ord utan också i handling värnar de små.

Anf. 61 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Ministern nämnde i sitt svar den sedan den 1 april i år genomförda taxenedsättningen för de småskaliga slakterierna. I höstbudgeten fick vi igenom vårt krav på mer pengar till Livsmedelsverket. Detta har gett utrymme för arbetet med taxenedsättningen. Men egentligen ska man inte se det som en sänkning av taxan, utan en fråga om att få en likabehandling. Vi är nu tack vare våra gemensamma överenskommelser i budgeten på väg i riktning mot att köttbesiktningskostnaden per kilo kött ska vara likvärdig oberoende av om företaget är litet eller stort.

De hygienförfordningar som snart träder i kraft kommer att innebära att regelverket öppnar för mobila slakterier. Det kan innebära utvecklingsmöjligheter för slakt av bland annat får, svin och fjäderfä. När EU-reglementet öppnas upp måste vi se till att det finns möjlighet att förverkliga de här visionerna. Därför har Miljöpartiet i vårbudgeten verkat för en ramhöjning om 100 miljoner, som ska användas bland annat för en utveckling av närslakt. Ur djurskyddsaspekter är frågan av oerhörd vikt. Med tanke på de nuvarande trenderna inom de storskaliga slakterierna, där koncentrationen och nedläggningarna ökar, kan uppväxten av en mångfald småskaliga alternativ vara det som gör att det fortfarande blir möjligt att hålla lantbruksdjur i Norrland.

Det finns ett antal olika och som jag tror till viss del samverkande slakteriprojektsidéer. I Uppland finns nätverket Upplandsslakt, som bildades 2002. Där har diskussioner förts fram om att få en enkel prototyp för småskalig slakt utformad på ett sådant sätt att man vet att kraven i alla reglementen är uppfyllda.

I Sörmland finns projektet Gårdnära slakt, som syftar till att slakterierna ska komma till gårdarna i stället för tvärtom. Det har tidigare inte funnits möjligheter att finansiera försök för att få fram fungerande koncept, och därför är de 10 miljoner som vi fått fram i vårpropositionen för utvecklingsprojekt inom området närslakt så välkomna.

Men hinder finns. Fortfarande betraktas regelverket av företagen som mycket komplicerat. Många av dessa är fåpersonsföretag och har inte som de stora livsmedelsföretagen möjlighet att avsätta heltidstjänster för egenkontrollfrågor. Fortfarande är tillsynstaxorna i startskedet med godkännande av livsmedelslokal avskräckande höga för dem som ännu inte vet om deras företagsidé kommer att hålla. Inom den småskaliga slakten dras man med mycket höga kostnader, ofta i samma storleksordning som personalkostnader, då det gäller kvittblivning av det animaliska avfallet.

Svårigheter då det gäller distribution, som ointresse från de mycket centraliserade handelskedjor som vi har i Sverige, är en mycket allvarlig hämsko. Här ska satsningen om 30 miljoner på ett nationellt kuvert i jordbruksreformen användas till marknadsfrämjande åtgärder för kvalitetsproduktion. Det är givetvis välkommet, men jag tror inte att det räcker, utan något måste hända när det gäller den oerhörda koncentrationen i handelsledet. Det här lär vi få återkomma till i många sammanhang framöver, gissar jag.

Utbildningsinsatser är mycket viktiga, och att skapa kreativa miljöer där nätverk kan bildas för gemensamma satsningar inom områden som utbildning, marknadsföring och distribution är också väldigt viktigt. I Jämtland finns projektet Eldrimner, som sedan länge har jobbat seriöst och har fokuserat på de här frågorna. Det har också gett resultat. Nära hälften av Sveriges gårdsmejerier ligger i Jämtlands län, och länet står för ett stort antal nystartade småföretag. År 2001 var antalet hela 497, många av dessa med kvinnor i spetsen. Dessutom är 75 % av dem som utnyttjar Eldrimners utbildningar kvinnor.

Det är viktigt att Eldrimners erfarenheter och kompetens också kan komma det övriga landet till del. I vårpropositionens satsningar på småskalig livsmedelsförädling ligger därför även ett permanent stöd till Eldrimner som ett nationellt resurscentrum för småskalig livsmedelsförädling, för att underlätta för liknande regionala initiativ runtom i landet.

Anf. 62 SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v):

Fru talman! Jag skulle precis som Ingegerd Saarinen vilja säga några ord om Eldrimner. Det är ju ett företag som verkligen har stått för en bra utveckling. Jag tror att Jämtland är det län i Sverige som har största andelen kvinnor i nystartade företag i landet. Det är verkligen bra. Jag tror att vi alla har träffat Eldrimner och tycker att man där har unika kvalitetsprodukter. Det gläder mig verkligen också att Eldrimner har möjlighet att fortsätta sin verksamhet.

Varför ska vi satsa på småskalig livsmedelsteknik? Som jag ser det ger det nya jobb på landsbygden och möjligheter för människor att bo kvar och leva där. De kan bevara och utveckla miljö- och kulturarvet på landsbygden, och det kan ge tillgång till nya, smakrika, hälsosamma och annorlunda produkter av hög kvalitet. Det kan också bidra till en ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar livsmedelssektor, och det är viktiga saker. Jag tror att det genererar mycket mer i samhället än det som vi investerar. Därför är det så viktigt att vi på alla sätt arbetar för att åstadkomma en förbättring på detta område.

Jag tror också att det är viktigt med ett klart nationellt regelverk. Det är först när vi har enkla nationella regelverk som man kan hitta lokala lösningar och bra tillämpningar. Det finns i dag 35 småskaliga slakterier, och de står för mindre än 1 % av den totala slakten. Skillnaden i taxan för tillsyn av småskaliga slakterier har visat sig bli tio gånger högre än för tillsynen av stora slakterier. Avgiften om 40 000 kr för klassningen av ett slakteri är också väldigt hög. Detta bidrar till att det kommer att bli en 45-procentig minskning av de små slakterierna, som i dag är drabbade och rädda för att kanske tvingas slå igen butiken.

Anf. 63 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Jag tror att vi är väldigt överens om den väg vi ska gå för att ta vara på utvecklingspotentialen för den småskaliga livsmedelsbehandling. När det gäller regelverket genomförs eller övervägs ett antal åtgärder, och våra myndigheter har tydliga uppdrag för vad de ska titta på. Jag tänker inte upprepa vad jag har sagt om slakten, men det pågår mycket också där. Vi ska även gå igenom regelverken i övrigt rent generellt. Jag kommer att få underlag från mina myndigheter till sommaren,

när vi ska gå vidare för att generellt vidta åtgärder för att göra det enklare för småföretagandet.

Också vad gäller marknadsfrämjande åtgärder pågår det redan nu en hel del inom ramen för LBU-programmet. Vi har i vårbudgeten aviserat att vi ska satsa på marknadsföring av ekologisk produktion, som ofta också har ett samband med det småskaliga. När det gäller genomförandet av den nya jordbrukspolitiken har vi ett så kallat nationellt kuvert om 30 miljoner kronor, som ska användas för kvalitetshöjande marknadsfrämjande åtgärder. Det omfattar givetvis också den småskaliga livsmedelsproduktionen.

Utbildningsfrågorna är ju viktiga. I går tog regeringen ett beslut om ett uppdrag till Jordbruksverket och Livsmedelsverket om småskalig livsmedelsproduktion. Jag har redovisat det i mitt svar, och jag vill understryka att det uppdraget också omfattar utbildningsfrågor.

Eldrimner och Skärvången i Jämtland har nämnts. Jag har varit där på besök, och jag har imponerats. Jag har också sett Skärvångens ostar på mässor i Tyskland. De har luktat så härligt att de har dragit till sig väldigt många intressenter. Men det handlar ju inte bara om Eldrimner. Jag har framför mig en hel bunt av olika projekt i Sverige. Vi ska lyfta fram alla de här projekten i Sverige och se till att vi får bra förutsättningar.

Jag känner mig väldigt nöjd med att kunna redovisa en hel meny med åtgärder när det gäller allmänt stöd till småskalig produktion, marknadsfrämjande åtgärder, tillsynen, utbildningsfrågorna och specifikt också slakterier. Jag räknar alltså med att jag kommer att kunna ha en hel del information att förmedla till riksdagen vid en senare tidpunkt.

Anf. 64 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Jag håller helt med Ann-Christin Nykvist om att det pågår en massa intressanta och roliga saker runtom i Sverige. Eldrimner har nyligen varit i riksdagen, och det skedde den gången vid lunchtiden när jag inte hade hunnit äta. Man bjöd då på bröd och ost, och jag kände att det faktiskt kunde fungera som lunch eftersom det var så bra mat. Jag kom då att tänka på Astrid Lindgrens bok *Mio min Mio*, där man pratar om bröd som mättar hunger. Det kändes att det här precis var sådant bröd och även sådan ost som mättar hunger.

Regeringen har, som Ann-Christin Nykvist sade, beslutat att ge Livsmedelsverket i uppdrag att tillsammans med Jordbruksverket utreda och komma med förslag till hur lokal livsmedelsförädling ska främjas. Det gäller i stor utsträckning att ta bort hinder och underlätta för de småskaliga producenterna, och det ser jag som mycket positivt och välkommet.

I februari 2001 begärde riksdagen att regeringen ska redovisa förslag till åtgärder som bland annat syftar till förenkling av regelverket och skapar bättre förutsättningar för lokal och småskalig livsmedelsproduktion och som främjar etablering av nya företag inom området. Det är positivt att jordbruksministern nu anger att en sådan redovisning kommer att komma till riksdagen, och vi ser fram emot en skrivelse till riksdagen om de här frågorna.

Vi hoppas också på en handlingsplan som tar upp både frågan om utvecklingsprojekt, närslakt, kvittblivningsfrågan, nya hygienförordningar, distribution samt utbildning och nätverkande av typen Eldrimnerpro-

jektet. Det är många initiativ som pågår nu, och en samlad analys av dem kombinerad med en handlingsplan med åtgärder kommer att vara av stor betydelse för att främja det här viktiga området.

Prot. 2003/04:106
30 april

Svar på interpellation

Anf. 65 Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s):

Fru talman! Ja, den småskaliga livsmedelsproduktionen har ett antal fördelar. Det finns fördelar för landsbygdsutveckling. Det främjar sysselsättning och service i glesbygd och på landsbygden och också en livskraft i de här regionerna.

Småskalig livsmedelsproduktion har också fördelar för miljön. Det handlar givetvis om det öppna landskapet, som är bärare av viktiga natur- och kulturmiljöintressen, men det handlar också om att vi på olika sätt kan minska transportarbetet.

Som konsumentminister vill jag också framhålla att den småskaliga livsmedelsproduktionen erbjuder konsumenterna en mångfald produkter som är tilltalande, produkter av hög kvalitet. Jag har noterat att handeln faktiskt i dag i ökad utsträckning är intresserad av det närproducerade. Därför menar jag att även om vi ser en koncentration inom handeln som på många sätt är besvärande så finns det ändå en kraft i den småskaliga produktionen, och den kan ta sig till hyllan. Givetvis ska vi se till att hjälpa till och stötta detta på olika sätt.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Motioner

2003/04:T16–T18 till trafikutskottet

2003/04:Bo5–Bo10 till bostadsutskottet

7 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Motion

med anledning av prop. 2003/04:133 Överföring av periodiseringsfond och expansionsfond vid ombildning till aktiebolag, m.m.

2003/04:Sk34 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)

8 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 30 april

2003/04:459 av *Hans Stenberg* (s) till kulturminister Marita Ulvskog
Digitala TV-sändningar

Prot. 2003/04:106
30 april

2003/04:460 av *Gunilla Wahlén* (v) till statsrådet Mona Sahlin
Idrott och alkohol

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 4 maj.

9 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 30 april

2003/04:1137 av *Lena Adelsohn Liljeroth* (m) till justitieminister Thomas Bodström

Rätt för privatpersoner att stoppa berusade och körkortslösa från att köra bil

2003/04:1138 av *Torkild Strandberg* (fp) till justitieminister Thomas Bodström

Preskriptionstider

2003/04:1139 av *Inger Davidson* (kd) till justitieminister Thomas Bodström

Barnpornografilagen

2003/04:1140 av *Lars Lindén* (kd) till statsrådet Barbro Holmberg

Rätten att söka asyl

2003/04:1141 av *Sonja Fransson* (s) till utbildningsminister Thomas Östros

Rätten till regionala undervisningsgrupper för elever med funktionshinder

2003/04:1142 av *Johan Pehrson* (fp) till utrikesminister Laila Freivalds

Europeisk fängelsestandard

2003/04:1143 av *Carl-Axel Roslund* (m) till utrikesminister Laila Freivalds

Problem för genomresande danska medborgare

2003/04:1144 av *Magdalena Andersson* (m) till försvarsminister Leni Björklund

Drogtest av värnpliktiga

2003/04:1145 av *Marie Wahlgren* (fp) till miljöminister Lena Somestad

Kemikalieanvändningen i jordbruket

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 4 maj.

Prot. 2003/04:106
30 april

10 § Kammaren åtskildes kl. 12.03.

Förhandlingen leddes
av talmannen från sammanträdets början till och med 1 § anf. 42 (delvis)
och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Monica Gustafson

1 § Hänvisning av ärende till utskott.....	1
<i>Remissdebatt.....</i>	<i>1</i>
Anf. 1 ARNE KJÖRNSBERG (s)	1
Anf. 2 MIKAEL ODENBERG (m)	3
Anf. 3 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	6
Anf. 4 MIKAEL ODENBERG (m) replik	6
Anf. 5 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	7
Anf. 6 MIKAEL ODENBERG (m) replik	7
Anf. 7 MARTIN ANDREASSON (fp)	7
Anf. 8 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	9
Anf. 9 MARTIN ANDREASSON (fp) replik	10
Anf. 10 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	10
Anf. 11 MARTIN ANDREASSON (fp) replik	11
Anf. 12 JAKOB FORSSMED (kd)	11
Anf. 13 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	13
Anf. 14 JAKOB FORSSMED (kd) replik	14
Anf. 15 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	14
Anf. 16 JAKOB FORSSMED (kd) replik	14
Anf. 17 KERSTIN LUNDGREN (c)	14
Anf. 18 ARNE KJÖRNSBERG (s) replik	16
Anf. 19 KERSTIN LUNDGREN (c) replik	16
Anf. 20 LARS ÅNGSTRÖM (mp)	16
Anf. 21 MIKAEL ODENBERG (m) replik	19
Anf. 22 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	20
Anf. 23 MIKAEL ODENBERG (m) replik	20
Anf. 24 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	21
Anf. 25 MARTIN ANDREASSON (fp) replik	21
Anf. 26 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	22
Anf. 27 MARTIN ANDREASSON (fp) replik	22
Anf. 28 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	23
Anf. 29 JAKOB FORSSMED (kd) replik	23
Anf. 30 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	24
Anf. 31 JAKOB FORSSMED (kd) replik	24
Anf. 32 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	24
Anf. 33 KERSTIN LUNDGREN (c) replik	24
Anf. 34 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	25
Anf. 35 KERSTIN LUNDGREN (c) replik	25
Anf. 36 LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	26
Anf. 37 BÖRJE VESTLUND (s)	26
Anf. 38 MIKAEL ODENBERG (m) replik	29
Anf. 39 BÖRJE VESTLUND (s) replik	29
Anf. 40 MARTIN ANDREASSON (fp) replik	29
Anf. 41 BÖRJE VESTLUND (s) replik	30
Anf. 42 MARTIN ANDREASSON (fp) replik	30
Anf. 43 BÖRJE VESTLUND (s) replik	31
Anf. 44 KERSTIN LUNDGREN (c) replik	31

Anf. 45	BÖRJE VESTLUND (s) replik	32
Anf. 46	KERSTIN LUNDGREN (c) replik	32
Anf. 47	BÖRJE VESTLUND (s) replik	33
Anf. 48	BJÖRN HAMILTON (m)	33
Anf. 49	LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	35
Anf. 50	BJÖRN HAMILTON (m) replik	36
Anf. 51	LARS ÅNGSTRÖM (mp) replik	36
Anf. 52	BJÖRN HAMILTON (m) replik	36
Anf. 53	BÖRJE VESTLUND (s) replik	37
Anf. 54	BJÖRN HAMILTON (m) replik	37
Anf. 55	BÖRJE VESTLUND (s) replik	37
Anf. 56	BJÖRN HAMILTON (m)	38
2 §	Avsägelse	39
3 §	Meddelande om frågestund	39
4 §	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	39
5 §	Svar på interpellation 2003/04:415 om den småskaliga livsmedelsförädlingen	40
Anf. 57	Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	40
Anf. 58	INGEGERD SAARINEN (mp)	41
Anf. 59	SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v)	42
Anf. 60	Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	43
Anf. 61	INGEGERD SAARINEN (mp)	44
Anf. 62	SVEN-ERIK SJÖSTRAND (v)	45
Anf. 63	Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	45
Anf. 64	INGEGERD SAARINEN (mp)	46
Anf. 65	Jordbruksminister ANN-CHRISTIN NYKVIST (s)	47
6 §	Hänvisning av ärenden till utskott	47
7 §	Bordläggning	47
8 §	Anmälan om interpellationer	47
9 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	48
10 §	Kammaren åtskildes kl. 12.03.	49

